

HENRIIKA WEISTE
ATTE MANTILA
MIKKO SEILA

Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso



Henriika Weiste, Atte Mantila, Mikko Seila

Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014

*Kannen kuvat: Reijo Helaakoski ja Mikko Seila, Linea Konsultit Oy sekä
Helge Finnberg ja Laura Langer, Liikennevirasto*

*Raportin kuvat: Reijo Helaakoski, Atte Mantila ja Mikko Seila, Linea Konsultit Oy,
Henriika Weiste, Waystep Consulting Oy, Pentti Kela, Limingan kunta
Kartat: © Karttakeskus, Lupa L4356*

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-005-6

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 029 534 3000

Henriika Weiste, Atte Mantila, Mikko Seila: Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso. Liikennevirasto, suunnitteluosasto. Helsinki 2014. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014. 68 sivua ja 1 liite. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-005-6.

Avainsanat: Joukkoliikenne, linja-autoliikenne, pysäkit

Tiivistelmä

Liikenneviraston yhtenä strategisena päämääränä on saada joukkoliikenne toimivaksi, tehokkaaksi ja luotettavaksi kulkutapavaihtoehdoksi. Kaupungeissa ja kaukoliikenteessä joukkoliikenne halutaan nostaa liikkumisen ykkösvaihtoehdoksi. Haja-asutusalueilla julkisen liikenteen peruspalvelut tarjotaan valtion ja kuntien yhteistyönä. Liikenneviraston tavoitteena on yhteistyössä alan toimijoiden kanssa lisätä joukkoliikenteen matkamäärää.

Pysäkkien kehittämisellä pyritään osaltaan tukemaan joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamistavoitteita. Selvityksen tavoitteena on selkeyttää ja ratkaista pysäkkien hallinnointiin, palveluihin ja kunnossapitoon liittyviä toimintamalleja ja tunnistaa näiden kehittämistarpeet. Tarve selvitystyölle on syntynyt muun muassa joukkoliikenneuudistuksen myötä uusien linja-autoliikenteen toimintamallien ja niiden toteuttamisen vaatimusten vuoksi.

Valtakunnallinen pysäkkiverkko koostuu nykyisin matkakeskuksista, linja-autoasemista ja kaupunkien keskustaterminalleista sekä keltaisin ja sinisin pysäkkimerkein merkityistä paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen pysäkeistä, joista osa on erikseen merkittyjä pikavuoropysäkkejä. Lisäksi käytössä on maastoon merkitsemättömiä pysähtymispaikkoja, virtuaalipysäkkejä. Pysäkkien kokonaismäärä on tällä hetkellä noin 89 500.

Tässä raportissa on esitetty tulokset kahdesta eri pysäkkistrategiaan liittyvästä selvityksestä: ”Pysäkkiverkko” ja ”Pysäkkien palvelutaso”. Pysäkkiverkko-projektissa on keskitytty pysäkkiverkostokokonaisuuteen ja etsitty ratkaisuja pysäkkijärjestelmän muutoksiin ja kehittämiseen liittyviin haasteisiin, joista osa on luonteeltaan strategisia ja osa muuten ratkaistavaksi tulevia käytännön asioita. Pysäkkien palvelutaso-projektissa on keskitytty pysäkkien palvelutasoluokitukseen. Työssä on laadittu ehdotus pysäkkien palvelutasoluokituksista, määritelty palvelutasokriteerit ja tavoitteet kullekin palvelutasoluokalle sekä laadittu ehdotus etenemisestä kohti valtakunnallista palvelutasoluokitusta.

Työn tuloksena on laadittu yhteenveto raportissa esitetyistä kehittämistoimista sekä esitetty vastuutahot ja aikatauluehdotukset. Kehittämistoimet liittyvät pysäkkien palvelutason määrittelyyn, pysähtymiskäytäntöihin, pysäkkitiedottamiseen, pysäkki- ja terminaaliverkon kehittämiseen, tietojärjestelmien kehittämiseen ja pysäkkitietojen keräämiseen, vastuunjakoon, yhteistyöhön, pysäkkien huomioon ottamiseen maankäytön suunnittelussa sekä liityntäpysäköintiin.

Henriika Weiste, Atte Mantila, Mikko Seila: Landsomfattande undersökning av hållplatser – hållplatsnätverk och servicenivå på hållplatserna. Trafikverket, planeringsavdelningen. Helsingfors 2014. Trafikverkets undersökningar och utredningar 43/2014. 68 sidor och 1 bilaga. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-005-6.

Sammanfattning

En av Trafikverkets strategiska målsättningar är att se till att kollektivtrafiken blir ett väl fungerande, effektivt och pålitligt färdalternativ. I städer och fjärrtrafik vill Trafikverket lyfta fram kollektivtrafiken som det första alternativet för resor. I glesbygder tillhandahålls grundservicen inom allmänna transporter i samarbete mellan staten och kommunerna. Trafikverkets målsättning är att i samarbete med aktörerna inom branschen öka antalet resor med kollektivtrafiken.

Genom att utveckla hållplatserna försöker man från Trafikverkets håll främja målsättningarna med att göra kollektivtrafiken till ett mer lockande alternativ. Målsättningen med denna undersökning är att förtydliga arbetsmetoderna i anknytning till förvaltning av hållplatser, service vid hållplatserna samt underhåll av hållplatserna, samt att tillhandahålla lösningar för samtliga ovannämnda områden och identifiera behoven att utveckla dessa. Behovet av en undersökning uppstod bland annat i samband med reformen av kollektivtrafiken och de därmed förknippade nya arbetsmetoderna för busstrafiken samt kraven på att verkställa dessa arbetsmetoder.

Det landsomfattande nätverket av hållplatser består numera av resecentrum, busstationer och terminaler i stadskärnan. Dessutom ingår även med gula och blå hållplatsskyltar märkta hållplatser för lokaltrafiken och fjärrtrafiken, varav en del separat markerats som snabbturshållplatser. Därutöver används virtuella hållplatser, dvs. sådana ställen som inte har märkts ut i terrängen och där kollektivtrafiken stannar. Det totala antalet hållplatser är för närvarande cirka 89 500.

I denna rapport har resultaten av två olika utredningar i anknytning till strategin för hållplatser presenterats: "Hållplatsnätverket" och "Servicenivån vid hållplatserna". Inom ramen för projektet Pysäkkiverkko har man koncentrerat sig på hållplatsnätverket som helhet och försökt hitta lösningar på utmaningarna med att ändra och utveckla systemet för hållplatser. En del av dessa utmaningar är strategiska till sin natur, och en del sådana praktiska frågor som ska lösas i övrigt. Inom ramen för projektet Pysäkkien palvelutaso har man fokuserat på klassificeringen av servicenivån vid hållplatserna. Inom ramen för detta arbete har man utarbetat ett förslag till klassificering av servicenivån vid hållplatserna, fastställt kriterier för servicenivån och målsättningar för respektive servicenivå samt utarbetat ett förslag om hur man bör fortskrida för att utarbeta landsomfattande klassificering av servicenivån.

Som ett resultat av detta arbete har man utarbetat en sammanfattning över de utvecklingsåtgärder som föreslås i rapporten samt föreslagit vilka instanser som ska bära ansvar för detta samt lagt fram förslag till tidtabeller. Utvecklingsåtgärderna är kopplade till definition av servicenivån vid hållplatserna, praxis för fordon som stannar vid hållplatserna, information vid hållplatserna, utveckling av nätverket av hållplatser och terminaler, utveckling av datasystem och insamling av hållplatsuppgifter, ansvarsfördelning, samarbete, beaktande av hållplatser vid planering av markanvändning, samt parkering i samband med anslutningstrafik.

Henriika Weiste, Atte Mantila, Mikko Seila: National bus stop survey – bus stop networks and service levels. Finnish Transport Agency, Planning Department. Helsinki 2014. Research reports of the Finnish Transport Agency 43/2014. 68 pages and 1 appendix. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-005-6.

Summary

The strategic aim of the Finnish Transport Agency is to develop public transport into a functional, efficient and reliable transport option. The aim is to establish public transport as the first choice among various modes of transport both within cities and for long-distance travel. In sparsely populated areas, the government and municipalities co-operate in providing basic public transport services. The Finnish Transport Agency aims to co-operate with operators in this sector, in order to increase the number of public transport journeys.

For its part, the purpose of the bus stop development aims at achieving the targets associated with improving the attractiveness of public transport. The aim is to clarify and create operating models for bus stop administration, services and maintenance, and to identify development needs in these areas. Among other issues, the need to develop bus stops stems from the reform of public transport, the subsequent new operating models for bus transport and the prerequisites for implementing such models.

The national bus stop network currently comprises travel centres, bus stations, city terminals and bus stops for local transport and long-distance transport. These bus stops are marked by yellow or blue bus stop signs, while some are separately marked as stops for express buses. In addition, there are virtual stops, which are not marked with signs. There are now around 89,500 bus stops in total.

This report presents the results of two projects related to the bus stop strategy, namely “The bus stop network” and “Bus stop service levels”. The network-related project focused on the bus stop network as a whole, seeking solutions to the challenges which occur when changing and developing the bus stop system. Some of these challenges are strategic by nature, whereas others are practical issues that must be solved in another way. On the other hand, the project on the service level of bus stops focused on service level classifications. The results include a proposal for the service level classification of bus stops, a definition of service level criteria and targets for each service level, as well as a proposal for the next steps to be taken in creating a national service level classification.

The results also include a summary of the development actions proposed by the report, a presentation of the responsible parties and proposed schedules. The development actions concern the definition of bus stop service levels, practices when making stops, information sharing at bus stops, the development of the bus stop and terminal network, the development of information systems, the collection of bus stop data, the division of responsibilities, taking bus stops into account during land use planning, and “Park and ride” services.

Esipuhe

Pysäkit ovat merkittävä osa joukkoliikenteeseen liittyvää mielikuvaa myös niille, jotka eivät itse käytä joukkoliikennettä. Suomessa pysäkkejä on perinteisesti kehitetty huomaamattomiksi ja palvelemaan mahdollisimman hyvin joukkoliikenteen käyttäjiä. Linja-autopysäkkien kehittämisessä piilee kuitenkin valtava potentiaali joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisessa. Pysäkkien palvelutason määrittelyssä matkustaja on keskiössä, mutta linja-autopysäkit ovat kiinnostavia myös muille kuin matkustajille. Asukkaat, yritykset, mainostajat ja ohikulkijat kiinnittävät pysäkkeihin huomiota. Tärkeää onkin ymmärtää pysäkkijärjestelmän mahdollisuudet ja kehittää kokonaan uutta näkyvyyttä, imagoa ja palveluita pysäkeille, sekä löytää malleja ja mahdollisuuksia yhdessä ideointiin, kehittämiseen ja tekemiseen. Toisaalta resurssien rajallisuus pakottaa vahvaan priorisointiin kehittämisessä ja yhä helppohoitoisempien ja helpommin toteutettavien pysäkkiratkaisujen etsimiseen.

Pysäkkejä halutaan kehittää osana joukkoliikenteen palvelutasoa houkuttelevaksi osaksi matkaketjuja, panostaa pysäkkien käyttäjäkokemukseen ja päivittää pysäkkejä koskevia toimintatapoja vastaamaan muuttuvan ympäristön haasteisiin. Tavoitteina ovat selkeä pysäkkiverkko, matkustajien ja linja-autonkuljettajien näkökulmasta hyvin toimivat pysäkit ja selkeät pelisäännöt eri osapuolten välillä sekä pysäkkiverkon käytössä että sen kehittämisessä. Pysäkeillä ja niiden ulkoasulla voidaan tulevaisuudessa myös kenties myydä joukkoliikennettä yhä useammalle käyttäjälle. Tavoitetilassa monet eri tahot osallistuvat pysäkkien viihtyisyyden tai ulkoasun kehittämiseen ja ylläpitoon.

Tämä selvitys on laadittu osana Liikenneviraston pysäkkistrategian valmistelua. Liikenneviraston pysäkkiselvityksessä keskitytään pysäkkien houkuttelevuuden parantamisen lisäksi ratkaisemaan tärkeitä ja ajankohtaisia pysäkkiverkon kehittämiseen liittyviä haasteita. Työ koostuu kahdesta erillisestä projektista: Pysäkkiverkko ja Pysäkkien palvelutaso. Työn toteuttamisesta ovat vastanneet konsultin lisäksi kummankin projektin omat projektiryhmät sekä projektien yhteinen ohjausryhmä.

Ohjausryhmään kuuluivat

Arja Aalto (puheenjohtaja)	Liikennevirasto
Laura Langer	Liikennevirasto
Heli Pekkala, 31.3.2014 asti	Liikennevirasto
Martin Johansson	Liikennevirasto
Marja Rosenberg	Liikennevirasto
Silja Siltala	Kuntaliitto
Harri Vitikka	Pirkanmaan ELY-keskus
Maija Mansikkaniemi	Trafi
Jari Paasikivi	Turun kaupunki

Pysäkkiverkko-projektiryhmään kuuluivat

Arja Aalto (puheenjohtaja)	Liikennevirasto
Laura Langer	Liikennevirasto
Heli Pekkala, 31.3.2014 asti	Liikennevirasto
Ari Hoppania	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Liisa Joenperä	Pohjois-Savon ELY-keskus
Pipsa Eklund	Trafi

Pysäkkien palvelutaso -projektiryhmään kuuluivat

Arja Aalto (puheenjohtaja)	Liikennevirasto
Laura Langer	Liikennevirasto
Heli Pekkala, 31.3.2014 asti	Liikennevirasto
Susanna Kymäläinen	Liikennevirasto
Kari Lehtonen	HSL-kuntayhtymä
Eija Riihimäki	Porin kaupunki
Heli Siimes	Uudenmaan ELY-keskus
Soile Koskela	Varsinais-Suomen ELY-keskus

Pysäkkiverkon ja pysähtymiskäytäntöjen kehittämiseen liittyviä haasteita on pohdittu vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Työn aikana järjestettiin Helsingissä 20.3.2014 kutsutyöpaja, johon osallistui projekti- ja ohjausryhmien lisäksi joukko-liikennealan edustajia Liikennevirastosta, ELY-keskuksista, Pirkanmaan ja Uudenmaan liitoista, kunnista, Trafista, HSL:stä, VR Matkustajaliikenteestä, TVV LMJ Oy:stä sekä linja-autoyrityksistä. Lisäksi työn aikana on haastateltu Liikenneviraston, ELY-keskuksen, Oulun kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen, liikenteenharjoittajien ja Matkahuollon edustajia.

Työn konsultteina ovat toimineet Henriika Weiste (projektipäällikkö) WayStep Consulting Oy:stä sekä Atte Mantila (projektisihteeri) ja Mikko Seila Linea Konsultit Oy:stä. Asiantuntijoina työhön ovat osallistuneet myös Sonja Sahlsten YY-Optima Oy:stä sekä Sakari Somerpalo ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä.

Helsingissä lokakuussa 2014

Liikennevirasto
Suunnitteluosasto

Sisällysluettelo

TERMEJÄ JA LYHENTEITÄ	9
1 JOHDANTO	11
1.1 Taustaa	11
1.2 Työn tavoitteet	11
1.3 Suunnitteluprosessi	12
1.4 Joukkoliikenneuudistus	13
2 PYSÄKKIVERKKO	15
2.1 Pysäkkiverkon nykytila	15
2.2 Pysäkkiverkon ominaisuudet eri näkökulmista	17
2.3 Pysäkkiverkon ratkaistavat haasteet	18
2.4 Tavoitteellinen pysäkkiverkko	19
2.5 Kehittämisehdotukset	21
3 PYSÄKKIDATA	23
3.1 Pysäkkidatan nykytila	23
3.2 Pysäkkidatan ratkaistavat haasteet	26
3.3 Pysäkkidatan kehittämisehdotukset	27
4 PYSÄKKIEN LUOKITTELU JA PALVELUTASO	28
4.1 Pysäkkien luokittelu	28
4.2 Pysäkkien palvelutaso	36
4.3 Luokittelun testaus	38
4.4 Suositus luokittelun soveltamisesta	40
4.5 Ehdotus etenemisestä	40
5 PYSÄKIT JA MAANKÄYTTÖ	42
5.1 Lainsäädäntö	42
5.2 Kehittämistarpeet	43
5.3 Suositus ja perustelut	45
6 PYSÄKKIEN MERKITSEMINEN JA PYSÄKKITIEDOTUS	48
6.1 Lainsäädäntö	48
6.2 Ratkaistavat haasteet	49
6.3 Suositus ja perustelut	50
7 JOUKKOLIIKENTEEN PYSÄHTYMISKÄYTÄNNÖT	54
7.1 Lainsäädäntö ja pysähtymiskäytäntöjen tila	54
7.2 Ratkaistavat haasteet	55
7.3 Suositus ja perustelut	56
8 PYSÄKKIEN KEHITTÄMISEN VASTUUNJAKO	59
8.1 Lainsäädäntö	59
8.2 Ratkaistavat haasteet	59
8.3 Suositus ja perustelut	60
9 KEHITTÄMISOHJELMA	62
10 YHTEENVETO JA JATKOTOIMENPITEET	66
LÄHTEET	68
LIITTEET	
Liite 1 Pysäkkivarusteiden ja kevyen liikenteen yhteyksien yksikkökustannuksia	

Termejä ja lyhenteitä

Digiroad-tietokanta: Digiroad on kansallinen tie- ja katutietojärjestelmä, johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon tarkat sijainnit sekä tärkeimmät ominaisuustiedot. Keväällä 2014 julkaistiin uusi Digiroad 2 valtakunnallinen pysäkkirekisteri, johon on kerätty kattava tieto kaikista Suomen linja-autopysäkeistä. Digiroadin tietojen ylläpidosta ja tietopalvelusta vastaa Liikennevirasto.

Joukkoliikennelaki: 13.11.2009/869. Laki perustuu EY:n palvelusopimusasetukseen ja muodostaa sen kanssa kokonaisuuden, johon joukkoliikenteen järjestäminen Suomessa pohjautuu. Joukkoliikennelakia sovelletaan joukkoliikenteenä harjoitettavaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla, jolle palvelusopimusasetuksesta muuta johdu. Joukkoliikennelaki astui voimaan joulukuussa 2009 ja kumosi entisen lain luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä.

Kaukoliikenne: Tässä työssä kaupunkiseutujen välillä liikennöitävä pitempimatkainen liikenne tai kaupunkiseutujen ulkopuolella liikennöitävä maaseutuliikenne. Kaukoliikenne voi olla ELY-keskuksen järjestämää palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitettua liikennettä tai markkinaehtoista liikennettä. Kaukoliikenteelle ovat tyypillisiä pidemmät matkat ja harvempi tai epäsäännöllinen vuoroväli.

Kaupunkiseutuliikenne: Tässä työssä yleensä toimivaltaisen viranomaisen järjestämä kaupungin tai kaupunkiseudun sisällä liikennöitävä, kaupunkimainen tai lähes kaupunkimainen liikenne. Liikenteelle ominaista ovat lyhyet matkat ja tiheä tai säännöllinen vuoroväli sekä yhtenäinen lippujärjestelmä.

ME-liikenne, markkinaehtoinen liikenne, reittiliikenne: Säännöllinen, markkinaehtoinen liikenne, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä. Liikenne perustuu vapaaseen kilpailuun ja toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea. Reittiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikennelupa. Lupahakemuksessa liikenteenharjoittaja esittää haluamansa reitit ja pysäkit, jotka luvan myöntävä viranomainen vahvistaa. Reittiliikennelupahakemus voidaan hylätä vain joukkoliikennelaissa määritellyin perustein.

MRL, maankäyttö ja rakennuslaki: 5.2.1999/132. Laissa säädetään alueiden ja rakennusten suunnittelusta, rakentamisesta ja käytöstä. Lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä.

Pikavuoroliikenne: Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (15.2.1991/343) on määritellyt pikavuoroliikenteen nopeaksi linjaliikenteeksi, jossa pysähdytään matkustajien ottamista ja jättämistä varten vain liikenneluvassa määritellyissä paikoissa. Uusi 3.12.2009 voimaan astunut joukkoliikennelaki (13.11.2009/869) on kumonnut aiemman lain, eikä pikavuoroliikennettä ole enää määritelty joukkoliikennelaissa. Osa bussiyrityksistä kuitenkin edelleen käyttää pikavuoro-termiä markkinointinimikkeenä kuvaamaan nopeita, vain osalla pysäkeistä pysähtyviä ja usein lisämaksullisia vuoroja.

PSA, palvelusopimusasetus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista astui voimaan joulukuussa 2009. Se määrittelee ne toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. PSA:ta on noudatettava kun toimivaltainen viranomainen haluaa varmistaa markkinaehdoilla toimivaa joukkoliikennettä parempilaatuisia, edullisempia, monilukuisempia tai luotettavampia henkilöliikenteen palveluja.

Pysäkki: Joukkoliikennelinjan varrella tai päätekohtassa oleva paikka, jossa matkustajat odottavat joukkoliikennevälinettä, ja jossa joukkoliikenneväline pysähtyy matkustajien kyytiin ottamista ja poisjättämistä varten.

Pysäkkialue: Pysäkkitoiminnoille varattu alue, joka voi sisältää muun muassa pysäkin, odotustilan ja pysäkkikatoksen. Erityisesti taajamissa pysäkkialueella voi olla useita linjojen mukaan eroteltuja pysäkkejä.

QR-koodi: Kaksiulotteinen kuviokoodi, jonka sisältö on luettavissa älypuhelimeen asennettavalla sovelluksella. Koodin avulla puhelin ohjautuu haluttuun Internet-osoitteeseen, jossa voidaan tarjota lisätietoa esimerkiksi linja-autoliikenteestä ja pysäkeistä.

Siirtymäajan liikennöintisopimus: Joukkoliikennelain tullessa voimaan vanhat linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat voimassa enintään 2.12.2019 saakka, jonka jälkeen kaikki joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai kilpailutettava hankintalainsäädännön ja joukkoliikennelainsäädännön mukaisesti. Reitti- ja ostoliikenne eivät saa aiheuttaa siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisesti harjoitetulle liikenteelle jatkuvaa ja vakavaa haittaa.

TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy: Kuntien ja valtion yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö, jonka toiminta kattaa yli 20 keskeisintä kaupunkiseutua ja yhdeksän joukkoliikenteen järjestämisvastuussa olevaa ELY-keskusta ympäri Suomea. Yhtiön tarkoituksena on hankkia, kehittää ja ylläpitää joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää yhteistyössä järjestelmätoimittajien ja järjestelmän käyttäjien kanssa.

TVV, toimivaltainen viranomainen: Viranomainen, viranomaisten ryhmittymä tai muu elin, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Toimivaltainen viranomainen muun muassa valitsee toimialueellaan käytettävät joukkoliikenteen järjestämistavat, päättää alueellisen palvelutason, myöntää reittiliikenneluvat ja kilpailuttaa joukkoliikennepalvelut. Suomessa toimivaltaisina viranomaisina on 16 yksittäisten kuntien viranomaista, 10 seudullista kunnallista viranomaista sekä yhdeksän ELY-keskusta.

Virtuaalipysäkki: Joukkoliikennelinjan varrella tai päätekohtassa oleva säännöllinen paikka, jossa matkustajat odottavat joukkoliikennevälinettä, mutta jota ei ole merkitty maastoon liikennemerkillä.

Waltti-järjestelmä: Uusi vyöhykepohjainen joukkoliikenteen matkakortti, joka on tarkoitettu jatkossa ottaa yhteiskäyttäväksi koko valtakunnassa. Waltti-korttiin voi ladata halutun lipputyypin joko käyttöaikaan, matkojen määrään tai tiettyyn summaan perustuen. Waltti astuu voimaan alueittain kaupunki kerrallaan. Uutta palvelua toteuttaa TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Liikenneviraston yhtenä strategisena päämääränä on saada joukkoliikenne toimivaksi, tehokkaaksi ja luotettavaksi kulkutapavaihtoehdoksi. Kaupungeissa ja kaukoliikenteessä joukkoliikenne halutaan nostaa liikkumisen ykkösvaihtoehdoksi. Haja-asutusalueilla julkisen liikenteen peruspalvelut tarjotaan valtion ja kuntien yhteistyönä. Liikenneviraston tavoitteena on yhteistyössä alan toimijoiden kanssa lisätä joukkoliikenteen matkoja vuoteen 2022 mennessä yhteensä 200 miljoonalla matkalla nykyisestä 530 miljoonasta vuosittaisesta matkasta.

Liikennevirasto käynnisti joukkoliikenteen pysäkkistrategian valmistelun syksyllä 2013 valtakunnallisella pysäkkiselvityksellä. Pysäkkiselvityksen tavoitteena on selkeyttää ja ratkaista pysäkkien hallinnointiin, palveluihin ja kunnossapitoon liittyviä toimintamalleja ja tunnistaa näiden kehittämistarpeet sekä löytää ratkaisuja, joilla voidaan parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tarve valtakunnalliselle pysäkkiselvitykselle on syntynyt muun muassa joukkoliikenneuudistuksen myötä uusien linja-autoliikenteen toimintamallien ja niiden toteuttamisen vaatimuksien vuoksi.

Pysäkkejä halutaan kehittää osana joukkoliikenteen kokonaispalvelua houkuttelevaksi osaksi matkaketjuja, panostaa pysäkkien käyttäjäkokemukseen ja päivittää pysäkkejä koskevia toimintatapoja vastaamaan muuttuvan ympäristön haasteisiin. Pysäkit kytkeytyvät automaattisesti osaksi mielikuvaa koko joukkoliikenteestä myös niille, jotka eivät itse käytä sitä. Pysäkkien parantamisella voidaan lisätä joukkoliikennepalveluiden houkuttelevuutta ja parantaa palvelutarjonnan saavutettavuutta kaikille. Pysäkeillä ja niiden ulkoasulla voidaan mahdollisesti tulevaisuudessa markkinoida joukkoliikennettä yhä useammalle käyttäjälle. Pysäkkien kehittämiseen ja ylläpitoon käytettävät resurssit ovat rajalliset, joten on oleellista osata kohdentaa kehittämis-toimenpiteet oikein, ja toisaalta määrittää vähemmän merkittävälle pysäkeille riittävä palvelutaso.

1.2 Työn tavoitteet

Tässä raportissa on esitetty tulokset kahdesta eri pysäkkistrategiaan liittyvästä selvityksestä: ”Pysäkkiverkko” ja ”Pysäkkien palvelutaso”.

Pysäkkiverkko-projektissa tavoitteena on ollut keskittyä pysäkkiverkostokokonaisuuteen ja ratkaista pysäkkijärjestelmän muutoksiin ja kehittämiseen liittyviä haasteita, joista osa on luonteeltaan strategisia ja osa muuten ratkaistavaksi tulevia käytännön asioita. Työssä on keskitytty pysäkkiverkon hallinnollisten ja toiminnallisten reuna-ehdojen määrittelyyn muuttuvassa toimintaympäristössä.

Työn tavoitteena on ollut löytää vastauksia ja muita ratkaisumalleja muun muassa seuraaviin kysymyksiin:

- Mikä on toimivaltaisen viranomaisen säätelyn tarve ja keinot, jos markkinaehtoinen liikenne haluaa ottaa käyttöön nykyisen pysäkkiverkon ulkopuolisia uusia pysähtymispaikkoja, kuten esimerkiksi kiinteistöjen piha-alueita?
- Miten kahden nykyisin käytössä olevan pysäkkimerkin (kaukoliikenteen pysäkki ja paikallisliikenteen pysäkki) käyttötapaa tulisi selkeyttää tilanteessa, jossa kauko- ja paikallisliikenteen rajat ovat muuttuneet eikä markkinaehtoista liikennettä enää voi entiseen tapaan ohjata pysähtymään tietyillä pysäkeillä?
- Mikä on linja-autoasemien ja matkakeskusten rooli uudessa joukkoliikennejärjestelmässä? Kenen vastuulle kuuluu niiden kehittäminen?
- Mitä ominaisuuksia tavoitteellisella pysäkkiverkolla on eri toimijoiden näkökulmasta (matkustaja, liikenteenharjoittaja, joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen, tien- ja kadunpitäjä)?
- Onko uuden Digiroad 2 -pysäkkietokannan sisältö tarkoituksenmukainen? Miten tietokantaa on tarpeen jatkossa kehittää? Miten pysäkkietokannan ajantasaisuudesta ja päivittämisestä varmistutaan?
- Miten asiakkaalle taataan ajantasainen tieto eri liikenteenharjoittajien ja vuorojen reiteistä ja pysähtymiskäytännöistä?
- Mitkä ovat eri toimijoiden roolit pysäkkijärjestelmän kehittämisessä?

Pysäkkien palvelutaso -projektissa on keskitytty pysäkkien palvelutasoluokituksiin. Työn tavoitteena on ollut laatia ehdotus pysäkkien palvelutasoluokituksesta, määrittellä palvelutasokriteerit ja tavoitteet kullekin palvelutasoluokalle sekä laatia ehdotus valtakunnallisista kehittämislinjauksista ja kehittämispolusta palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi. Projektilla tuotetaan toimintaohjeita ja -käytäntöjä, joiden avulla voidaan luoda valtakunnallisesti yhtenäinen palvelukonsepti. Ohjeet antavat kuitenkin viime kädessä alueille mahdollisuudet tehdä omia ratkaisuja ja valintoja valtakunnallisten suositusten pohjalta.

1.3 Suunnitteluprosessi

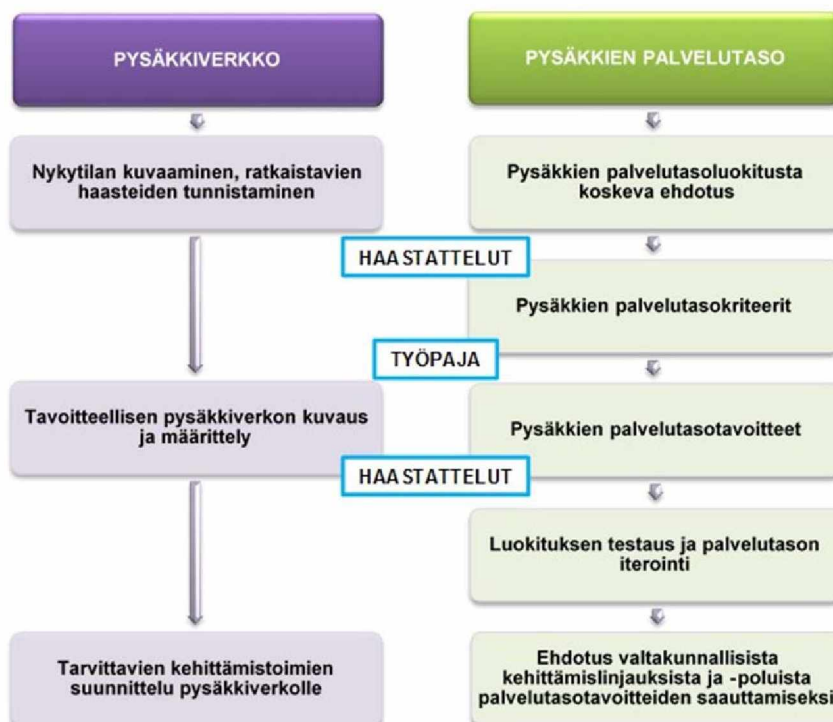
Pysäkkiverkko-projektissa edettiin seuraavasti (kuva 1):

1. vaihe: Tunnistettiin selvittävät asiat ja kuvattiin niiden nykytila.
2. vaihe: Haettiin ratkaisuja selvittettäviin asioihin vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Kuvattiin esitykset ratkaisumalleista sekä laadittiin esitys ratkaisujen yhteensovittamisesta sekä pysäkkiverkon määrittelystä.
3. vaihe: Kuvattiin pysäkkiverkon kehittämisen toimintamallit ja edistettävät asiat.

Pysäkkien palvelutaso-projektissa edettiin seuraavasti (kuva 1):

1. vaihe: Pysäkkien palvelutasoluokitusta koskeva ehdotus.
2. vaihe: Pysäkkien palvelutasokriteerit.
3. vaihe: Pysäkkien palvelutasotavoitteet.
4. vaihe: Luokituksen testaus ja palvelutason iterointi.
5. vaihe: Ehdotus valtakunnallisista kehittämislinjauksista ja -polusta palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi.

Kummankin selvityksen projektiryhmät kokoontuivat työn aikana neljä kertaa. Selvitysten yhteinen ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa. Projekt- ja ohjausryhmien lisäksi ELY-keskusten ja kuntien sekä toimivaltaisten viranomaisten ja linja-autoyritysten edustajien kanssa järjestettiin työpaja, jossa etsittiin yhdessä ratkaisuja ennalta valmisteltuihin kysymyksiin. Ennen ja jälkeen työpajan haastateltiin asiantuntijoita, joiden edustamat tahot eivät osallistuneet työpajaan. Lisäksi molempia pysäkkiselvityksiä käsiteltiin useaan otteeseen Liikenneviraston ja ELY-keskusten joukkoliikenneverkostossa.



Kuva 1. Pysäkkiverkko-projektin ja Pysäkkien palvelutaso -projektin työvaiheet.

1.4 Joukkoliikenneuudistus

Joukkoliikennepalveluja säätelevä lainsäädäntö muuttui 3.12.2009, kun joukkoliikennelaki ja EU:n palvelusopimusasetus astuivat voimaan. Lain siirtymäaika päättyi asteittain 1.7.2014 alkaen niin sanottujen siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä vaiheittain vuoteen 2019 mennessä.

Joukkoliikenteen uudistus koostuu kahdesta kokonaisuudesta: reittiliikennemarkkinoiden avaamisesta kilpailulle sekä liikennepalvelujen ostojen uudeltaisesta sääntelystä. Muutos on merkittävin Suomen linja-autoliikenteessä vuosikymmeniin. Taustalla on EU:n palvelusopimusasetus (PSA), joka ei salli nykyistä linjaliikennelupamallia. EU:ssa katsotaan, ettei julkisen vallan tule puuttua markkinoiden toimintaan, ellei se ole tarpeen joukkoliikennepalvelujen määrän ja laadun varmistamiseksi.

Joukkoliikenteen uudistus koskee linja-autoliikenteen järjestämistä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Uudistuksen myötä joukkoliikenne voidaan järjestää joko markkinaehtoisesti tai julkisella tuella. Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei saa käyttää julkista tukea. Markkinaehtoista liikennettä harjoitetaan toimivaltaisten viranomaisten myöntämällä reittiliikenneluvilla, jotka lähtökohtaisesti myönnetään hakijalle, ellei asiassa ole joukkoliikennelain mukaista perustetta hylätä hakemus. PSA-liikenteeseen voidaan käyttää julkista tukea, jolloin liikenne on kilpailutettava joukkoliikenne- ja hankintalainsäädännön mukaisesti. Uudistus on näkynyt matkustajille kesästä 2014 alkaen.

Joukkoliikennelain mukaan toimivaltaiset viranomaiset vastaavat joukkoliikenteen järjestämisestä. Toimivaltaisia viranomaisia ovat yhdeksän ELY-keskusta sekä 26 kunnallista viranomaista. Toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa joukkoliikenteen palvelutason sekä ratkaisevat, miten liikennepalvelut järjestetään. Ne voidaan järjestää joko EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti tai markkinaehtoisesti, jolloin viranomaiset myöntävät liikenteelle tarvittavat luvat.

Markkinaehtoisesti toimiva liikenne vaatii joukkoliikenne- ja reittiliikenneluvan, jonka toimivaltaiset viranomaiset myöntävät. Liikenteenharjoittajat päättävät, mitä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävät liikenteessään ja hinnoittelevat palvelunsa itse.

Uudistukseen liittyy myös hallitusohjelmaan kirjattu tavoite valtakunnallisesta yhteiskäyttöisestä lippujärjestelmästä, jota käytetään kilpailutetussa liikenteessä. Tulossa oleva Waltti-niminen matkakortti yhtenäistää lipputuotteita eri kaupunkiseuduilla. Waltti-kortin käyttöönotto alkoi kesällä 2014. Ensimmäisinä uutta Waltti-nimistä lippujärjestelmää koekäyttivät Jyväskylän ja Joensuun kaupungit. Järjestelmän pilotointi laajenee Ouluun, Lahteen ja Kuopioon.

Pysäkkien osalta uusi joukkoliikennelaki ei varsinaisesti muuta vastuunjakoja pysäkkien toteuttamisesta, kehittämisestä ja ylläpidosta. Uusi laki tuo kuitenkin useita asioita uudelleen harkittavaksi ja ratkaistavaksi myös pysäkkijärjestelmässä. Keskeinen kysymys on toimivaltaisen viranomaisen säätelyn tarve ja toteuttamistapa liikennetarjonnan ja pysähtymispaikkojen monipuolistuessa ja muuttuessa nykyistä kirjavammiksi markkinaehtoisen liikenteen myötä. Ratkaistavaksi tulevat myös pysäkkitiedottamisen järjestämiseen liittyvät vastuunjakoasiat ja esimerkiksi pysäkkimerkinnot koskien pikavuoro-lisäkilpiä pikavuoroliikenteen poistuttua lainsäädännöstä.

2 Pysäkkiverkko

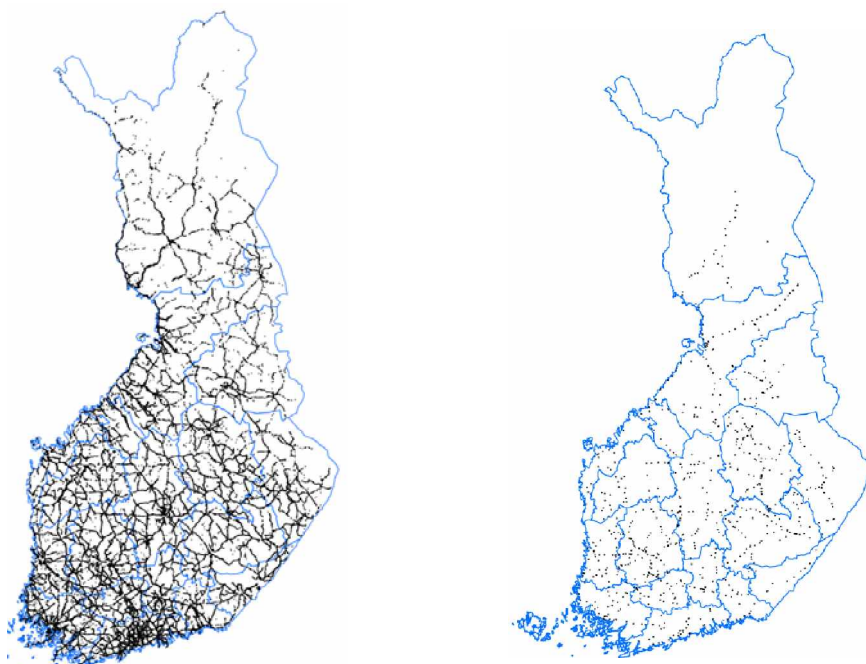
Tässä luvussa kuvataan nykyinen linja-autoliikennettä palveleva pysäkkiverkko sekä sen kehittämistarpeita. Lisäksi on pohdittu sitä, millaiset pysäkkiverkon ominaisuudet ovat eri näkökulmista tärkeitä.

2.1 Pysäkkiverkon nykytila

Valtakunnallinen pysäkkiverkko koostuu nykyisin matkakeskuksista, linja-autoasemista, kaupunkien keskustaterminalleista sekä keltaisin ja sinisin pysäkkimerkein merkityistä paikallisiikenteen ja kaukoliikenteen pysäkeistä, joista osa on erikseen merkittyjä pikavuoropysäkkejä. Lisäksi linja-autoilla on maastoon merkitsemättömiä pysähtymispaikkoja, virtuaalipysäkkejä, jotka sijaitsevat tyypillisesti maaseudulla ja palvelevat esimerkiksi koulukuljetuksia. Pysäkkien kokonaismäärä on tällä hetkellä noin 89 500 ja niistä noin 66 300 (74 prosenttia) sijaitsee maanteilla.

Maanteiden ja katujen pysäkkiverkko

Viimeisin valtakunnallinen maanteiden pysäkkiverkon kuvaus on laadittu esiselvityksessä Sata solmupysäkkiä Suomeen (Tuominen, Setälä & Hyökki-Kotilainen, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2012), jossa on kuvattu maanteiden pysäkkijärjestelmää tierekisteristä saaduilla vuoden 2011 pysäkkitiedoilla. Esiselvityksen mukaan maanteilla on noin 65 900 pysäkkiä (kuvassa 2 vasemmalla), joista pikavuoropysäkkejä on noin 1 490 (kuvassa 2 oikealla). Eniten pysäkkejä sijaitsee Uudenmaan, Pohjois-Savon ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskusten alueilla. Tierekisterissä olevista maantieverkon pysäkeistä suurin osa eli 72 % (47 300) sijaitsee seutu- ja yhdysteillä. Valtateilla pysäkeistä sijaitsee 17 % (11 400 kpl), kantateilla 11 % (7 000 kpl) ja rampeilla noin 0,3 % (200 kpl).



Kuva 2. Pysäkit ja pikavuoropysäkit Suomen maanteilla (lähde: Tuominen, Setälä & Hyökki-Kotilainen, Liikennevirasto 13/2012: 9-10).

Maanteiden pysäkeistä 90 prosenttia on merkitty kaukoliikenteen sinisellä pysäkki-merkillä. Tierekisterin mukaan maanteiden pysäkeistä 13 prosentilla (8 600 kpl) on katos ja kolmella prosentilla (1 900 kpl) korotettu odotustila. Tiedot puuttuvat 27 prosentilta (17 800) pysäkeistä.

Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvityksessä määritettiin valtakunnallisesti noin 150 pysäkkikohdetta kehitettäväksi solmupysäkeiksi. Kehitettävät pysäkit ovat vaihtopysäkkialueita, liityntäpysäköinnin kehittämiskohteita, kyläpysäkkejä tai kokonaan uusia pysäkkien rakentamiskohteita. Selvityksessä tunnistetuilla solmupysäkeillä on tarvetta rakentaa pysäkkilevikkeitä, katoksia, kevyen liikenteen yhteyksiä, liityntäpysäköinnin järjestelyjä ja parantaa matkustajainformaatiota. Ehdotettuja toimenpiteitä on osin jo toteutettu.

Katuverkolla pysäkkiverkko on tyypillisesti tiheä ja pysäkit keskeisillä alueilla hyvin varusteltuja. Paikallisliikennekaupungeissa on tyypillisesti ainakin yksi hyvin varusteltu joukkoliikenteen keskustaterminaali, jossa joukkoliikenteen linjat kohtaavat. Kaukoliikenteen vuorot on katuverkolla ohjattu usein omille sisään tuloväylilleen, mutta vuorot käyttävät myös kaupunkiseutuliikenteen kanssa yhteisiä reittejä.

Matkakeskus- ja linja-autoasemaverkko

Valtakunnallista **matkakeskusten** verkkoa on kehitetty vuodesta 1995 alkaen, jolloin Liikenneministeriö käynnisti yhteistyössä keskeisten liikennepalvelujen tuottajien, joukkoliikenteen terminaalien ylläpitäjien, väyläoperaattorien ja eri viranomais-tahojen kanssa hankkeen korkeatasoisten matkakeskusten verkon luomiseksi Suomeen. Valtakunnallinen hanke päättyi vuonna 2008 ja matkakeskusten kehittämis-vastuu siirtyi kaupungeille. Matkakeskuksia suunnitellaan edelleen useille paikka-kunnille, mutta valtakunnallisesta näkökulmasta katsottuna osa hankkeista ja matka-keskusverkko ovat kehittyneet hitaasti. Tällä hetkellä Suomessa on reilu kymmen-kunta toimivaa matkakeskusta ja suunnilleen yhtä monta valmisteilla tai suunnit-teilla. Uusin on vuoden 2014 alussa avattu Tornion ja Haaparannan yhteinen matka-keskus. Uusia matkakeskuksia on tulossa myös muun muassa Tikkurilaan ja Lahteen.

Linja-autoasemat ovat kaupungissa tai taajamassa sijaitsevia linja-autoliikenteen, erityisesti kauko- ja pikavuoroliikenteen solmukohtia. Linja-autoasemilla on tarjolla matkustaja- ja rahtipalveluita. Pääsääntöisesti kaikissa kaupungeissa on linja-auto-asema. Pienemmissä kunnissa matkustaja- ja rahtipalveluita on perinteisesti tarjottu Matkahuolto Oy:n asiamiespisteissä. Matkahuollon asiamiespisteverkko on kattava, mutta asiamiespisteiden sijainti on paikallisista yrittäjistä riippuvaa ja sijaintipaikat saattavat muuttua. Viime vuosina ELY-keskukset ja kunnat ovat toteuttaneet joihinkin pienempiin kuntiin **kuntien keskus pysäkkejä**, joilla on muuttumaton keskeinen si-jainti kunnassa ja joilla kaikki kunnan alueella tarjottavat joukkoliikennepalvelut koh-taavat.

2.2 Pysäkkiverkon ominaisuudet eri näkökulmista

Seuraavassa on kuvattu tavoitteellisen pysäkkiverkon ominaisuuksia eri toimijoiden näkökulmasta. Kunnossapito ja hoito ovat tärkeitä kaikille pysäkkiä käyttäville osapuolille. Pysäkkialueen siisteys vaikuttaa sekä liikenneturvallisuuteen että viihtyvyyteen.

Matkustajalle on tärkeää, että oikea pysäkki on helppo tunnistaa ja pysäkillä pääsy on turvallista ja vaivatonta kulkutavasta riippumatta. Pysäkillä tarvitaan informaatio linja-autojen vuoroista, aikatauluista ja liityntämahdollisuuksista muihin kulkumuotoihin sekä vastuutahojen yhteystiedot mahdollisten häiriötilanteiden varalta. Sääsuoja ja istuin tekevät odottelusta miellyttävämpää. Matkustajan tulisi pystyä pysäkkimerkeistä tai pysäkin ilmeestä helposti päättämään, millaista palvelua pysäkillä on odotettavissa, kuten mitkä linjat pysäkkiä käyttävät tai mitkä lippujärjestelmät linjoilla on käytössä. Matkustajan tulee myös täysin varmasti tietää, millä pysäkillä hän on. Vilkkailta pysäkeillä matkustajan tulee helposti nähdä ja tunnistaa oikea linja-autovuoro.

Laadukkaita liityntäpysäköintimahdollisuuksia polkupyörällä, mopolla ja henkilöautolla tulee järjestää asiakkaiden tarpeita vastaavasti. Saattopysäköinnille on oltava tilaa ainakin tärkeimmillä solmupysäkeillä ja terminaaleissa. Matkustajien erityyppisiä tarpeita ja pysäkkien palveluvarustusta on kuvattu tarkemmin luvussa 4.

Liikenteenharjoittajalle on tärkeää pysäkkien riittävän laadukas kunnossapito ja pysäkkien toiminnallisuus. Pysäkkien käytön on oltava liikenteellisesti sujuvaa: linja-autojen saapumisen ja poistumisen on oltava turvallista, sujuvaa ja onnistuttava ilman viivytyksiä. Riittävä näkyvyys liittyy sekä pysäkillä saapumiseen että pysäkillä poistumiseen. Kuljettajan on havaittava pysäkillä seisova matkustaja riittävän etäältä ja myös silloin, kun pysäkillä on muita linja-autoja. Pysäkeillä käytössä oleva tilan mitoitus suhteessa pysäkkiä samanaikaisesti käyttävään automäärään on ratkaisevaa vilkkailta pysäkeillä. Ahtaus on haasteena erityisesti kaupunkiseutuliikenteen käytämällä katuverkon pysäkeillä, koska katuja ei useinkaan ole suunniteltu joukkoliikenteelle. Kaukoliikenteen pysäkeillä tulee olla riittävät tilat matkatavaroiden käsittelylle. Erityisesti kaupunkiliikenteessä matalalattiakalustolla liikennöitävillä vuoroilla korostuu tarve korotetulle pysäkkialueelle. Liikenteenharjoittajat vastaavat reittiliikenteessä pysäkkien aikataulutiedoista joukkoliikennelain 57 §:n mukaisesti.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tehtävänä on edistää joukkoliikennettä, joten pysäkkien houkuttelevuus on tärkeä näkökulma. Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen roolina on koordinoita, tehdä yhteistyötä ja muun muassa ylläpitää Digiroad-tietokannan pysäkkitietoja. Toimivaltaiset viranomaiset vastaavat matkaketjun palvelutasoa koskevista tiedoista ja sopimusliikenteen aikataulutiedoista erikseen sovitusti. Hyvässä pysäkkiverkossa on toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta selkeä ja oikeudenmukainen vastuu- ja kustannusjako. Erityisesti vyöhyke- ja kuntarajoilla toimiminen tulee sopia selkeästi: miten järjestetään oikeudenmukaisesti vastuut esimerkiksi pysäkeistä ja liityntäpysäköinnistä viranomaiskustannusten näkökulmasta, turvaten samalla hyvä ja katkeamaton palvelutaso matkustajalle. Lähtökohtaisesti ELY-keskus vastaa maantiepysäkeistä ja kunnat muista pysäkeistä, mutta käytännössä on erilaisista syistä johtuvia poikkeustapauksia.

Tien- ja kadunpitäjän näkökulmasta on tärkeää hyvä yhteistyö urakoitsijoiden kanssa pysäkkien hoidossa ja ylläpidossa. Sujuvaa yhteistyötä tarvitaan myös joukko-liikenteen toimivaltaisen viranomaisen kanssa. Tien- ja kadunpitäjien välillä tarvitaan selkeä työnjako esimerkiksi pysäkkikatosten ylläpidon suhteen niin, että jokaisella katoksella on yksi vastuutaho. Tien- tai kadunpitäjä vastaa pysäkkien hoidon ja ylläpidon ohessa myös muun muassa pysäkin liikennemerkeistä, varusteista ja pysäkkien merkitsemisestä. Hoidon ja ylläpidon näkökulmasta yksittäisiä pysäkkejä on vaikea priorisoida. Sen sijaan voidaan priorisoida reittejä, kuten laatukäytävät tai koulukuljetusreitit. Pysäkin liityntäyhteyksien hoitotason tulee vastata pysäkin hoitotasoa. Pysäkkien hoidon ja ylläpidon tulee olla resurssitehokasta.

Pysäkkimerkkien on oltava ajantasaisia. Uudet pysäkit tulee merkitä ja varustella ennen niiden käyttöönottoa liikenteelle. Toisaalta on informoitava matkustajia, mikäli pysäkki on poissa käytöstä tilapäisesti tai poistuu käytöstä kokonaan. On tarpeen selvittää ne pysäkit, jotka eivät ole lainkaan linja-autoliikenteen käytössä, ja mikäli näköpiirissä ei ole pysäkeille käyttöä tulevaisuudessaakaan, tulee pysäkkimerkit poistaa.



Kuva 3. Kajaanin linja-autoasema.

2.3 Pysäkkiverkon ratkaistavat haasteet

Pysäkkiverkon kehittämisen haasteena on korkeatasoisen, hyvin nykyisiä matkustajia palvelevan ja samalla myös uusia matkustajia houkuttelevan pysäkkiverkon toteuttaminen niukoilla resursseilla. Pysäkkiverkon tulee olla selkeä, pysäkkien helposti ja turvallisesti saavutettavissa ja liityntäyhteyksien toimia sujuvasti. Pysäkkiverkon kehittämisessä keskeistä on nykyisiin asiakastarpeisiin vastaaminen ja tulevien tarpeiden ennakointi. Eri asiakasryhmät ja niiden matkaketjut tulee tunnistaa, ja pysäkkiverkostoa kehittää tältä pohjalta. Esimerkiksi koululaiset, työmatkalaiset, vapaa-ajan matkustajat ja iäkkäät matkustajat asettavat pysäkeille ja terminaaleille erilaisia vaatimuksia, samoin erityisryhmät, kuten esimerkiksi liikkumisesteiset ja näkövammaiset.

Pysäkkiverkon kehittämisen yhtenä tavoitteena on löytää keinoja houkutella uusia käyttäjiä joukkoliikenteelle ja madaltaa satunnaisten matkustamisen kynnystä.

Haasteena on vastuunjako pysäkkiverkon kehittämisessä. Matkakeskuksia suunnitellaan edelleen useille paikkakunnille, mutta vahvat kehittämisen vastuutahot puuttuvat valtakunnallisen matkakeskusverkon näkökulmasta. Tavoitteellisen pysäkkiverkon toteuttamisessa on ratkaistava, miten matkakeskusten kehittämiseen saadaan lisäpontta, ja ketkä kehittämisestä ja matkakeskusverkon edistämisestä vastaavat. Matkakeskusten kehittämiseen liittyy useita toimijoita, mikä edellyttää sujuvaa ja laaja-alaista yhteistyötä.

Kaupungeissa ja taajamissa sijaitsevat linja-autoasemat ovat erityisesti kauko- ja pikavuoroliikenteen solmukohtia. Joidenkin kaupunkien ja taajamien linja-autoasemien sijainti hidastaa etenkin niitä linja-autovuoroja, jotka on suunniteltu nopeiksi yhteyksiksi. Pääteiden varsilla on tarvetta uusille pysäkeille, mikäli kaikki liikenne ei tulevaisuudessa kierrä keskuksissa sijaitsevien linja-autoasemien kautta.

Pienissä kunnissa on ratkaistava, miten joukkoliikenteelle saadaan helposti tunnistettava pysyvä keskuspysäkki tai solmupiste ja sinne riittävä varustelu. Matkahuollon asiamiespisteverkko on ollut kattava, mutta asiamiespisteiden sijainti on paikallisista yrittäjistä riippuvaa ja sijaintipaikat paikkakunnilla voivat muuttua, mikä osaltaan vaikeuttaa palveluiden saamista.

2.4 Tavoitteellinen pysäkkiverkko

Selkeän, hyvin saavutettavan ja palvelutarpeisiin vastaavan pysäkkiverkon kehittäminen on yksi keskeisistä keinoista, joilla joukkoliikenteen käyttöä ja matkaketjujen sujuvuutta pyritään edistämään. Pysäkkiverkon jäsentelyllä pyritään myös helpottamaan toimenpiteiden suunnittelua ja priorisointia. Erityisen tärkeää on tyypitellä seudullisesti keskeiset solmupisteet huomioiden niiden tavoitteellinen palvelutaso, liityntäpysäköinti ja -yhteydet sekä maankäytön kehittämispotentiaali.

Valtakunnallinen joukkoliikenteen tavoitteellinen pysäkkiverkko koostuu tulevaisuudessa matkakeskuksista, keskustaterminaaleista, linja-autoasemista, kuntien keskuspysäkeistä, solmupysäkeistä sekä muista pysäkeistä.

Matkakeskukset ovat linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen kohtaamispaikkoja ja valtakunnallisen esteettömän liikenneverkon keskuksia. Ne muodostavat valtakunnallisen joukkoliikenteen pysäkkiverkon tärkeimmät solmut. Matkakeskusten kehittämisen yleisenä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa palvelutasoa yhdistämällä eri liikennemuotojen asemat ja niihin liittyvät palvelut. Matkakeskusten ansiosta matkaketjujen sujuvuus paranee suurimmissa keskuksissa. Matkakeskuksissa on hyvät edellytykset monipuolistaa oheispalvelutarjontaa. Saman katon alla toimiminen lisää myös mahdollisuuksia toimijaosapuolten toiminnan tehostamiselle. Matkakeskusten suunnittelusta onkin tullut paljon asemanseutujen kehittämistä, joissa kaupungeilla kuin myös kiinteistönkehittäjillä on roolinsa Liikenneviraston ja operaattoreiden lisäksi. Matkakeskusten kehittämisessä korostuvat eri kulkutapojen, myös kävelyn ja pyöräilyn kohtaaminen ja matkaketjujen sujuvuus. On tärkeää, että matkakeskuksissa julkisen liikenteen kaikki liikennemuodot saadaan kohtaamaan, ja lisäksi otetaan huomioon pyöräpysäköinti sekä saatto- ja liityntäpysäköinti henkilöautoilla.



Kuva 4. Kaupunkiseutuliikenteen terminaali, Jyväskylä.

Keskustaterminaalit ovat kaupunkien paikallisen joukkoliikenteen tärkein solmu. Asiakkaan matkaketjun kannalta paras tilanne saavutetaan, jos kauko-, kaupunkiseutu- ja raideliikenteen terminaalit toimivat samassa paikassa lähellä toisiaan. Erilisten terminaalien välillä on tärkeää kiinnittää huomiota erityisesti opastukseen ja hyviin yhteyksiin joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen.

Niissä kunnissa ja kaupungeissa, joissa ei ole matkakeskusta, linja-autoliikenteen tärkeimmän solmun muodostaa **linja-autoasema** tai kunnan keskuspysäkki. Linja-autoasemien merkityksen ennakoidaan vähentyvän lipunmyynnin ja informaatio-palveluiden siirtyessä yhä enemmän Internet-pohjaisiksi palveluiksi tai muille toimijoille. Joidenkin sijainniltaan haasteellisempien linja-autoasemien merkitys saattaa vähentyä myös siksi, että markkinaehtoinen linja-autoliikenne ei halua poiketa sellaisilla linja-autoasemilla, jotka pidentävät matkaa, mutta eivät lisää kysyntää merkittävästi. Toisaalta odotustilojen, selkeän joukkoliikenteen pysähtymispaikan ja avustuspalvelujen tarve pysyy ja mahdollisesti kasvaakin tulevaisuudessa, joten sijainniltaan hyvillä linja-autoasemilla kunnollisine matkustajapalveluineen on tarvetta jatkossakin, erityisesti vilkkaasti liikennöidyillä paikkakunnilla. Linja-autoasemien tarpeita ja kehitysnäkymiä on tarpeen selvittää.

Monissa pienemmissä taajamissa linja-autoaseman on jo korvannut tai tulee korvaamaan viranomaisen toteuttama **kunnan keskuspysäkki**. Kaupallisista toimijoista riippumattoman kunnan keskuspysäkin etuna on sen keskeinen sijainti, pysyvyys ja selkeys. Tavoitteena on, että keskuspysäkki toimii kaiken kunnassa ajettavan liikenteen kohtauspaikkana. Keskuspysäkillä myös informoidaan kattavasti kaupungin, kunnan ja seudun joukkoliikenteen palveluista. Alla olevassa kuvassa 5 on esimerkkinä Limingan keskuspysäkki, jonka kunta ja ELY-keskus ovat toteuttaneet. Keskuspysäkki toimii matkustajien vaihtopysäkkinä eri linjoille. Saapuvasta linja-autosta siirrytään suoraan katoksen läpi pysäkin toisella puolella odottavaan linja-autoon tai odotetaan katoksen suojassa bussia. Bussin yläpuolelle ulottuva pitkä räystääs suojaa sateella katoksesta bussiin menijät.



Kuva 5. Limingan kunnan keskus pysäkki.

Keskuspysäkkien lisäksi erityisen merkittäviä pysäkkejä ovat **solmupysäkit**. Solmupysäkki on pysäkkipari tai -ryhmä, jolla on erityisen paljon matkustajia ja jotka toimivat merkittävänä vaihtopaikkoina eri linjojen välillä tai ovat tärkeitä liityntäpisteitä linja-autoliikenteen verkostoon. Vaihtopysäkkialueet ovat yleensä useammasta pysäkkiparista muodostuvia kokonaisuuksia.

Muu pysäkkiverkko muodostuu pysäkin käyttöön liittyvien tarpeitten mukaan luokitelluista ja varustelluista pysäkeistä, joita on tarkemmin esitelty tämän raportin luvussa 4.

Pysäkkiverkkoon vaikuttavia asioita ovat myös kaukoliikenteen ohjaaminen omille reiteilleen kaupunkien sisääntuloväylillä. Näihin asioihin otetaan kantaa pysähtymiskäytäntöjen käsittelyn yhteydessä luvussa 7.

2.5 Kehittämisehdotukset

Matkakeskusverkon edistäminen edellyttää omistajatahojen vahvaa yhteistyötä. Kaupallisten toimijoiden rooli kehittämisessä korostuu tulevaisuudessa ja tavoitteena on, että matkakeskus nähtäisiin houkuttelevana liiketoimintapaikkana sekä jo nykyisin toimivien yrittäjien keskuudessa että kokonaan uusissa liikkumisen ja matkailun liiketoimintakonsepteissa kaikkine oheispalveluineen. Kehittämisen vetovastuu tulee olla kunnilla, mutta kehittäjien tulisi löytyä liikennesektorin ulkopuolelta, kuten esimerkiksi kuntien elinkeinopolitiikan toteuttamisesta vastaavista kehitysyrityksistä tai muista. Joukkoliikennetoimijoiden tärkein tehtävä on varmistaa, että joukkoliikenteen tarpeet otetaan matkakeskushankkeissa riittävästi huomioon.

Liikennealan toimijoiden yhteistyö on tärkeää matkakeskuspalveluiden kehittämisessä. Valtakunnallisen matkakeskusverkon toteuttamista tulee edistää valtakunnallisella selvityksellä ja valtakunnallisen matkakeskusverkon tavoitteellisella kehittämissuunnitelmalla, jota kunnat voivat hyödyntää omassa kaupunkiseutukohtaisessa kehittämistyössään. Muilta osin valtakunnallisen koordinoinnin toimet keskitetään matkakeskuksissa pääasiassa avustus- ja informaatiopalveluiden kehittämiseen.

Pysäkkiverkon ajankohtainen kehittämiskohde ovat solmupysäkit, joiden matkustajamääriä pyritään kasvattamaan erityisesti palveluja, turvallisuutta ja liityntäyhteyksiä kehittämällä. Toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät solmupysäkkiverkon yhdessä tien- tai kadunpitäjän kanssa syksyn ja talven 2014–2015 aikana. Määrittelyssä kuuluaan liikenteenharjoittajia. Solmupysäkit ovat tärkeimpiä joukkoliikenteen kohtaamispaikkoja ja tavoitteena on, että erityisesti näitä pysäkkejä käyttäisi kaikki linja-autoliikenne. Solmupysäkkien kehittämistavoitteet kirjataan joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Taajamien solmupysäkit toteutetaan esteettöminä.

Solmupysäkkiverkkoon kuuluvat myös kuntien keskuspysäkit, jotka määritellään osana solmupysäkkiverkkoa varsinkin, jos paikallisen linja-autoaseman toiminta on hii-pumassa. Kuntien keskuspysäkit on tarpeen saada systemaattisesti toteutukseen. Kuntien keskuspysäkkien toteuttamisesta voidaan sopia muun muassa liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimuksissa, MAL-sopimuksissa tai kuntien ja ELY-keskusten välisissä joukkoliikennettä koskevissa yhteistyösopimuksissa. Taajama-alueella toteutusvastuussa on pääsääntöisesti kyseinen kunta, mutta MAL-sopimuksissa voidaan sopia myös ELY-keskuksen roolista esimerkiksi keskuspysäkkien varusteiden toteuttamisessa.

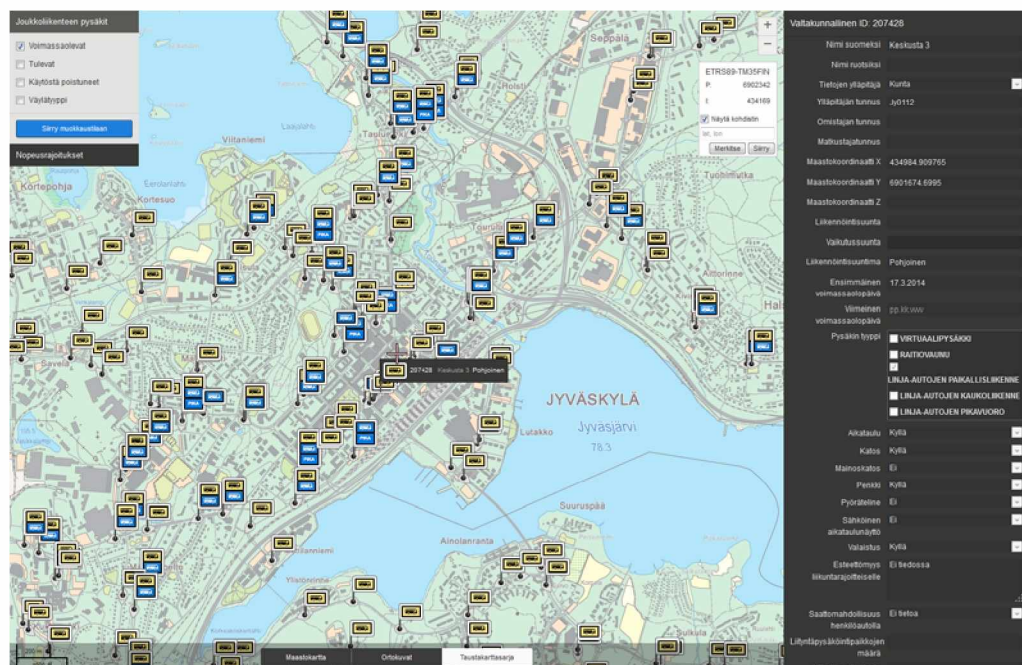
Jatkossa linja-autoasemien vetovastuuta voidaan siirtää Matkahuolto Oy:ltä myös kunnille tai muullekin taholle, jolloin Matkahuolto voi jäädä linja-autoasemalle tarpeensa mukaan palveluineen vuokralaiseksi.

3 Pysäkkidata

Tässä luvussa esitetään, miten pysäkkejä koskevia tietoja kerätään ja ylläpidetään valtakunnallisessa pysäkkietokannassa, ja kuinka pysäkkietokantaa ja muita valtakunnallisia pysäkkirekistereitä tulisi kehittää.

3.1 Pysäkkidatan nykytila

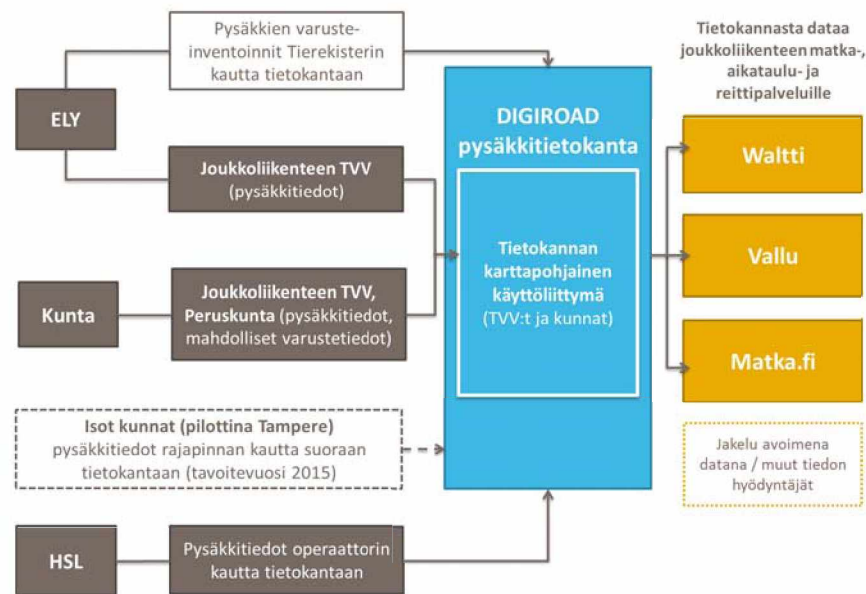
Valtakunnallinen pysäkkirekisteri Digiroad 2 julkaistiin keväällä 2014. Pysäkkirekisteriin (kuva 6) on kerätty vuosina 2013–2014 kunnilta ja ELY-keskuksilta tietoa kaikista Suomen noin 89 500 pysäkestä. Aineiston kattavuus on hyvä. Digiroad 2:een on otettu mukaan liikennemerkeillä merkittyjen pysäkkien lisäksi myös maastoon merkitsemättömät pysäkit, jotka ovat saaneet pysäkkietokannassa nimen ”virtuaalipysäkki”.



Kuva 6. Kuvakaappaus Digiroad 2:n pysäkkisovelluksesta (lähde: Digiroad/Liikennevirasto).

Digiroad 2:ssa on jokaisesta pysäkestä pakollisina tietoina pysäkin sijaintitiedot, yksilöidyt ja valtakunnalliset ID-tunnisteet ja nimitiedot sekä pysäkkiä käyttävän linjautoliikenteen tyyppi. Keskeisin tieto on ID-tunniste, jolla kaikki osapuolet tunnistavat pysäkit myös muissa järjestelmissä ja yhteyksissä. Muun muassa liikenteenharjoittajat toimittavat jatkossa joukkoliikennelain 57 §:n velvoittamat aikataulutiedot toimivaltaisille viranomaisille ja Liikennevirastolle valtakunnalliseen ID-tunnisteseen sidottuina.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja peruskunnat toimittavat pysäkkejä koskevat tiedot Digiroadiin. Lisäksi pysäkkirekisterissä on tiedot ELY-keskuksen tietorekisteriin toimittamista pysäkkien varusteinventoinneista. Digiroad 2 toimii pysäkkien ID-tunnisteiden avulla pysäkkietojen ”masterina” esimerkiksi Waltti lippu- ja maksujärjestelmälle, Valtakunnalliselle liikennelupajärjestelmälle (VALLU) ja Matka.fi-reittineuvontajärjestelmälle (kuva 7).



Kuva 7. Tietojen toimittaminen valtakunnalliseen pysäkkitietokantaan (tilanne kesällä 2014).

Digiroad 2:ssa on tällä hetkellä mahdollista ilmoittaa seuraavat varustetiedot pysäkeistä: tyyppi (kaukoliikenne, paikallisliikenne), aikataulu, katos, mainoskatos, penkki, korotettu pysäkkialue, pyöräteline, sähköinen aikataulu, valaistus, esteettömyys liikuntarajoitteisille, saattomahdollisuus henkilöautolla, liityntäpysäköintipaikkojen määrä sekä liityntäpysäköinnin lisätiedot (taulukko 1). Pyöräteline palvelee yleensä molempia ajosuuntia, joten se tulee merkitä pysäkiparin kummallekin suunnalle ja lisäksi merkitä lisätietokenttään, että pyöräkatos sijaitsee vastakkaisen pysäkin (tai esim. ”Peippokatu L” -pysäkin) vieressä, koska varustetiedot tulevat näkyviin matkustajalle esimerkiksi reitityspalveluun. Isommilla kunnilla on itsellään kattavaa pysäkkien varustetietoa ja sitä on jo siirretty Digiroad 2:een, mutta varsinkaan pienemmillä kunnilla ei ole olemassa tarkkaa varustetietoa pysäkeistä, joten tiedot puuttuvat myös Digiroad 2:sta.

Taulukko 1. Digiroadin varustetietoja.

PÄÄLUOKKA / ALALUOKKA	ILMOITUSTAPA	MÄÄRITTELY
Pysäkin varusteet		Matkustusmukavuuteen ja pysäkin palvelutasoon vaikuttavat pysäkkipalvelut pysäkki-alueella.
Aikataulu	kyllä / ei / ei tietoa	Paperinen, pysäkin seinän tai tolpan aikataulukehikkoon kiinnitetty aikataulu. Sisältävät tiedot pysäkillä liikennöivien reittien lähtöajoista sekä mahdollisesti myös pysäkkikohtaisista ohitusajoista.
Katos	kyllä / ei / ei tietoa	Joukkoliikennevälinettä odottaville matkustajille tarkoitettu säältä suojaava katos.
Mainoskatos	kyllä / ei / ei tietoa	Joukkoliikennevälinettä odottaville matkustajille tarkoitettu säältä suojaava katos, joka sisältää mainoksia. Kunnossapidosta vastaa mainosten ylläpitäjä.
Penkki	kyllä / ei / ei tietoa	Joukkoliikennettä odottaville matkustajille tarkoitettu penkki, joka sijaitsee yleisimmin pysäkkikatoksen alla.
Pyöräteline	kyllä / ei / ei tietoa	Palvelee pysäkillä pyörällä saapuvia matkustajia.
Sähköinen aikataulu	kyllä / ei / ei tietoa	Tuottaa reaaliaikaisen informaation pysäkillä kulkevasta liikenteestä.
Valaistus	kyllä / ei / ei tietoa	Yleisimmin pysäkin kattoon upotettuja valoelementtejä, jotka tuottavat valaistuksen pysäkkikatoksen sisälle.
Esteettömyys liikuntarajoitteisille	tekstikenttä	Pysäkki mahdollistaa itsenäisen, esteettömän matkustamisen ja odottelun myös erityisryhmille, esim. pyörätuolilla liikkuville. Esteettömyyteen vaikuttavat pysäkki- ja laiturirakenteet, asema- ja terminaalirakenteet sekä aikatauluinformaatio.
Saattomahdollisuus henkilöautolla	kyllä / ei / ei tietoa	Ilmaisee, mikäli (valtatien varrella olevaa) pysäkkiä varten on rakennettu erillinen matkustajien nouto-/saattoalue.
Liityntäpysäköinti- paikkojen määrä	numeroarvo	Keskusta-alueen ulkopuolella olevan pysäkki- tai terminaalialueen läheisyydessä sijaitsevien, auton pysäköimistä varten varattujen parkkipaikkojen määrä.
Liityntäpysäköinnin lisätiedot	tekstikenttä	Lisätiedot liityntäpysäköinnistä, esim. tarkempi kuvaus sijainnista.

Joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmä Waltti otettiin pilottikäyttöön Joensuun ja Jyväskylän kaupunkiliikenteissä heinäkuussa 2014. Waltin käyttö laajenee muille kaupunkiseuduille vaiheittain. Tulevaisuudessa Waltista on mahdollista saada muun muassa pysäkin vuoromäärät sekä pysäkkikohtaiset nousijamäärät lipputyypeittäin, esimerkiksi eläkeläiset, koululaiset ja opiskelijat, siltä osin kuin eri alueilla otetaan lipputyyppejä käyttöön. Waltin pysäkkidataa on saatavissa vaiheittain vuoteen 2016 mennessä ja se koskee vain nousevia matkustajia, poistumisista ei jää merkintää järjestelmään. Waltin tiedot koskevat vain sitä liikennettä, jossa sen liput otetaan käyt-

töön. Kaikki ELY-keskusten ja pääosa kaupunkien PSA-liikenteestä tulee vaihteittain mukaan järjestelmään. Myös markkinaehtoisella liikenteellä on mahdollisuus käyttää Waltti-järjestelmää.

Digiroad 2:n ei ole tarkoitus palvella kunnossapitoa, vaan Liikenneviraston ja ELY-keskusten kunnossapidon prosessien vaatimat pysäkkitiedot säilyvät jatkossakin tierekisterissä. Digiroad 2 -tietojärjestelmän pysäkkitieto on avointa dataa ja kenen tahansa hyödynnettävissä. Järjestelmään kehitetään kansalaisten palautteenanto-mahdollisuuksia pysäkeistä.

Ennen Digiroad 2:n käyttöönottoa pysäkkidataa kerättiin tierekisteriin, Digistopiin, Digiroadiin ja kuntien omiin järjestelmiin, minkä lisäksi myös Matkahuolto Oy on kerännyt pysäkkidataa. Digistop on nykyisin poistettu jo käytöstä, ja sen tietosisältö on siirretty soveltuvien osien uuteen Digiroadiin. Tierekisteri sisältää noin 65 900 vain maantieverkolla olevaa pysäkkiä. Alueurakkailupailutusten myötä pysäkki-inventointeihin on kuulunut pysäkkikatosten kuntoluokittelu ja pysäkkien ja niiden varusteiden kuvaaminen tierekisteriin. Nämä ovat ELY-keskuksille tärkeitä tietoja pysäkkien kunnossapitoa ja toimenpiteiden suunnittelua varten.

Matkahuolto Oy on kerännyt pysäkkitietoa omaan pysäkkitietokantaansa, jossa on noin 70 000 pysäkkiä. Järjestelmä sisältää tietoa pysäkeistä ja niiden varusteista, ja näitä tietoja päivitetään jatkuvasti esimerkiksi liityntäpysäköintitietojen osalta. Tietokannassa ei kuitenkaan ole pysäkin kuntoon liittyviä tietoja. Mahdollisesti Matkahuoltokin voi tulevaisuudessa hyödyntää asiakaspalvelussaan viranomaisten tarjoamaa ja ylläpitämää pysäkkitietoa.

3.2 Pysäkkidatan ratkaistavat haasteet

Tavoitteena on kerätä ja ylläpitää kattavaa, oikeaa ja ajantasaista pysäkkitietoa koko maan pysäkkikannasta. Vastuu pysäkkitietojen toimittamisesta Digiroad 2 -tietokantaan on kunnilla ja toimivaltaisilla viranomaisilla. Tietojen toimittamisen ja ylläpitämisen tulee olla työmäärältään kohtuullista ja tietojen hyödyntämisen helppoa. On tärkeää ratkaista toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien omien pysäkkirekisterien ja Digiroad 2:n välinen tiedonsiirron ongelma, jotta viranomaisten ei tarvitse ylläpitää kahta erillistä tietojärjestelmää.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat työkalun, jonka avulla alueella voidaan luokitella pysäkit, seurata pysäkkien palvelutasoa ja sitä, millä pysäkeillä tavoitteellinen palvelutasovarustus täyttyy. Lisäksi jatkossa Waltti-järjestelmän kehityksessä ja pysäkkikohtaisten matkustajamäärätietojen saatavuuden parantuessa tarvitaan työkalu, jonka avulla voidaan seurata pysäkkikohtaisia matkustajamääriä ja niiden kehitystä. Pysäkkitiedon kokonaisuuden hallinnan kannalta olisi selkeämpää ja helpompaa, jos niitä koskevia tietojärjestelmiä olisi mahdollisimman vähän ja ne olisivat mahdollisimman kattavia. Koska Digiroad 2 on operatiivinen pysäkkirekisteri, joka toimii ensisijaisesti pysäkkien nykyisten varusteiden ja infran tietokantana, on työn aikana esitetty, ettei pysäkkien tavoitteellisia palvelutasoluokkia vietäisi Digiroad 2:een. Näin varmistettaisiin, ettei myöskään asiakkaalle tule epäselvyyttä matkustuspäätökseen vaikuttavasta pysäkin nykyisestä palveluvarustuksesta suhteessa tavoitteisiin. Työssä on päädytty ehdottamaan, että luokittelu liitetään yhtenä tietueena olemassa olevaan pysäkkirekisteriin pysäkkiluokittelun tekemistä ja palvelutason seuranta varten.

3.3 Pysäkkidatan kehittämisehdotukset

Digiroad 2 -järjestelmän kehittämistä ja päivittämistä tulee jatkaa. Ensimmäisessä vaiheessa tavoitteena on saada puuttuvat tiedot rekisteriin. Jatkossa tietojen syöttämisen ja ylläpitämisen helpottamiseksi on tarpeen päättää aikataulu ja toteuttaa Digiroad 2:een tiedonsiirron rajapinta, jolloin tiedot siirtyvät suoraan kuntien järjestelmien ja Digiroad 2:n välillä. Pysäkkidatan osalta tulee tietotarveprosessiin kytkeä mukaan myös pysäkkitiedon hyödyntäjiä ja ylläpitäjiä, jotta kukin tietää oman roolinsa ja pysäkkitieto pysyy jatkossakin ajantasaisena.

Digiroad 2:ta tulee jatkossa kehittää tarpeiden ja käytöstä saatavien kokemusten mukaan. Pysäkkien ominaisuustietojen määrää on tulevaisuudessa tarvittaessa mahdollista kasvattaa. Pysäkkitietokannalle on mahdollista löytää myös kokonaan uusia hyödyntämiskohteita ja niitä kannattaakin jatkossa aktiivisesti ideoida.

Pysäkkiluokittelua ja palvelutasotavoitteiden määrittämistä varten tulee perustaa helppokäyttöinen valtakunnallinen tietokanta. On tärkeää, että alueelliset luokitus-tiedot saadaan suoraan syötettyä valtakunnalliseen rekisteriin. Valtakunnallista tietokantaa tarvitaan myös siihen, että nykyisten ja tavoitteellisten pysäkkiluokkien rekisterit säilyisivät eri viranomaisilla yhtenäisenä ja niiden päivittäminen ja ylläpito eivät unohtuisi. Liikenneviraston tuleekin aloittaa tietokannan toteuttaminen pysäkkien luokittelua ja palvelutasotavoitteiden määrittelyä varten ja ohjeistaa sen aktiivinen käyttö kunnille ja ELY-keskuksille.

4 Pysäkkien luokittelu ja palvelutaso

Tässä luvussa esitetään, kuinka linja-autopysäkkien varustelua koskevat palvelutasotavoitteet voidaan määrittää, sekä annetaan valmis palvelutasoluokittelu palvelutasomäärittelytyössä sovellettavaksi. Lisäksi esitetään kuinka valtakunnan tasolla tulisi vähitellen ja eri toimijoiden yhteistyönä edetä kohti yhtenäistä pysäkkiluokittelua ja palvelutason määrittelyä.

4.1 Pysäkkien luokittelu

Suomessa ei ole ollut käytössä yleispätevää ohjeistusta linja-autopysäkkien luokitteluun. Joukkoliikenteen pysäkkistrategian esiselvityksen *Linja-autopysäkkien luokittelu* (Mantila, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 41/2013) mukaan alueilla on aikaisemmin toteutettu luokitteluja eri tavoin ja erityyppisissä asiayhteyksissä, kuten maakunta- ja yleiskaavoituksessa, liikennejärjestelmäsuunnitelmissa, joukkoliikenne-strategioissa, laatukäytäväselvityksissä, pysäkkiselvityksissä sekä pysäkkien suunnitteluohjeissa. Tässä työssä laadittu ehdotus yhtenäisestä valtakunnallisesta pysäkkiluokittelusta palvelee ensisijaisesti palvelutasotavoitteiden asetantaa.

Linja-autopysäkkejä voidaan luokitella erilaisten kriteerien perusteella. Pysäkkiluokittelua hyödyntämällä voidaan vertailla pysäkkien keskinäistä tärkeysjärjestystä tai ohjata pysäkkeihin kohdistuvia kehittämis- ja hoitotoimenpiteitä. Tässä työssä pysäkit on luokiteltu palvelutasonäkökulmasta. Oleellista on tunnistaa, millaisten pysäkkien tulisi erota toisistaan palveluvarustukseltaan. Luokittelun lähtökohdan muodostavat tällöin matkustajien tarpeet erilaisissa pysäkkien käyttötilanteissa. Matkustajien tarpeisiin vaikuttaa oleellisesti pysäkin rooli liikennejärjestelmässä eli onko kyseessä esimerkiksi solmupysäkki tai jättöpysäkki.

Palveluvarustuksen suunnittelua varten linja-autoliikenne on jaettu kahteen tyyppiin, koska käyttäjien tarpeet pysäkeille ovat osittain sidoksissa liikennetyyppiin tai -palveluun:

1. Kaukoliikenne:

- Kaupunkiseutujen välillä liikennöitävä pitempimatkainen liikenne tai kaupunkiseutujen ulkopuolella liikennöitävä maaseutuliikenne.
- Liikenteelle ominaista: pidemmät matkat ja harvempi/epäsäännöllinen vuoroväli.

2. Kaupunkiseutuliikenne:

- Kaikki yleensä toimivaltaisen viranomaisen järjestämä kaupungin tai kaupunkiseudun sisällä liikennöitävä, kaupunkimainen tai lähes kaupunkimainen liikenne.
- Liikenteelle ominaista: lyhyet matkat ja tiheä/säännöllinen vuoroväli sekä yhtenäinen lippujärjestelmä.



Kuva 8. Kauko- ja kaupunkiseutuliikenteen käyttämä pysäkki, Turun rautatie-asema.

Pysäkit on luokiteltu pysäkin käytön mukaan kahdeksaan palvelutasoluokkaan. Lisäksi on määritetty erikoispysäkkeinä tapauskohtaisesti varusteltavia pysäkkejä, kuten esimerkiksi koulun, sairaalan tai lentoaseman pysäkki.

Valtakunnalliset pysäkkiluokat ovat:

1. Terminaali
2. Keskeinen solmupysäkki
3. Vilkas pysäkki
4. Peruspysäkki
5. Vähän käytetty pysäkki
6. Jättöpysäkki
7. Virtuaalipysäkki (merkitsemätön pysähtymispaikka)
8. Pysäkit, jotka eivät ole linja-autoliikenteen käytössä

Runkolinjojen, laatukäytävien ja cityliikenteen pysäkit halutaan usein erotella muista pysäkeistä esimerkiksi pysäkin ilmeen ja ulkoasun avulla. Erottuva brändäys on toivottavaa ja palvelee osaltaan joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä. Pysäkin tavoitteellinen palveluvarustus määräytyy kuitenkin näilläkin pysäkeillä pysäkin käytön mukaan.

Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Pysäkkejä luokiteltaessa on tärkeää kiinnittää nykyisten käyttäjämäärien lisäksi huomiota erityisesti pysäkkien tavoitteelliseen käyttöön ja houkuttelevuuteen tulevaisuudessa. Seuraavassa on ehdotus valtakunnallisesta pysäkkiluokittelusta palvelutasomäärittelyä varten. Kunkin luokkaan on kirjattu viitteellisenä sanallinen kuvaus pysäkin käyttötilanteista sekä numeerinen esimerkinomainen ehdotus eri pysäkkiluokkien käyttäjämääristä. Lisäksi on mainittu luokittelun hahmottamista helpottavia esimerkkipysäkkejä sekä kauko- että kaupunkiseutuliikenteessä. Koska pysäkkien käyttäjämäärät eroavat pääkaupunkiseudun, muiden suurien kaupunkiseutujen sekä muun Suomen välillä, ei luokittelua ole tarpeen sitoa tiukasti esitettyihin käyttäjämääriin, vaan toimivaltaiset viran-

omaiset soveltavat luokittelua alueelle parhaiten sopivalla tavalla joukkoliikenteen käytön ja kehittämisresurssit huomioon ottaen.

Terminaalien ja maastoon merkitsemättömien virtuaalipysäkkien osalta ei ole muodostettu käyttäjämääräehdotusta, koska se ei ole luokittelun kannalta oleellista. Näiden pysäkkiluokkien osalta luokka määräytyy muiden ominaisuuksien perusteella. Käyttäjämäärätiedoissa tärkeintä ovat nousijamääriä koskevat tiedot. Jos esimerkiksi kaukoliikenteen pysäkillä on arkipäivisin 100 poistuvaa matkustajaa ja 35 nousijaa, määräytyy pysäkkiluokaksi vilkas pysäkki nousijamäärästä johtuen.

1. TERMINAALI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne Käyttäjämäärillä ei vaikutusta luokitukseen	Kaupunkiseutuliikenne Käyttäjämäärillä ei vaikutusta luokitukseen
<ul style="list-style-type: none"> - Suuri käyttäjämäärä, säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia. - Kulikutavasta toiseen vaihtajia, linja-autosta toiseen vaihtajia. - Useita pysäkkejä/laitureita, runsas vuorotarjonta, oikean vuoron ja pysäkin tunnistaminen tärkeää. - Matkustajilla usein odotteluaikaa erityisesti kaukoliikenteessä. - Runsaasti ohikulkijoita, mahdollisuus mainosyhteistyöhön. - Yleensä myös muita (kaupallisia) toimintoja ja toimijoita, yhteistyö eri toimijoiden kesken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Matkakeskukset, linja-autoasemat, liityntäterminaalit. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Kampin terminaali, Helsinki</i> - <i>Matkakeskus, Jyväskylä</i> - <i>Linja-autoasema, Hämeenlinna</i> - <i>Helsinki-Vantaan lentoasema</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Keskustaterminaalit, liityntäterminaalit, tyypillisesti kaupunkien keskustoissa tai isoissa taajamissa/asuinalueilla. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Joukkoliikennekadun linja-autoterminaali, Kuopio</i> - <i>Leppävaaran terminaali, Espoo</i> - <i>Rautatientori, Helsinki</i> - <i>Keskustori, Tampere</i>

2. KESKEINEN SOLMUPYSÄKKI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne > 100 nousijaa / arkivuorokausi tai kunnan pääpysäkki	Kaupunkiseutuliikenne > 400 nousijaa / arkivuorokausi tai muuten keskeinen vaihtopaikka
<ul style="list-style-type: none"> - Paljon tai kohtuullisesti käyttäjiä, säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia. - Keskeinen sijainti, liikennejärjestelmän tärkeimmät solmukohdat. - Matkustaja voi tulla kävellen, pyörällä tai autolla, saattoliikenteen järjestäminen tärkeää, vaihdot linja-autoihin, rautatie- ja raideliikenteeseen. - Pysäkillä hyvä näkyvyys, runsaasti ohikulkijoita, mahdollisuus mainosyhteistyöhön. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kuntien keskus pysäkit, solmupysäkit kaupunkiseutuliikenteen kanssa. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Tuomiokirkkopuisto, Turku</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaupunkiliikenteen tärkeimmät pysäkit keskustaterminaalin lisäksi, seutuliikenteen solmupysäkit, solmupysäkit kaukoliikenteen kanssa. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Runkolinjan 550 (entinen Jokeri-linja) vaihtopysäkit, Helsinki, Espoo</i>

3. VILKAS PYSÄKKI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne 30–100 nousijaa / arkivuorokausi	Kaupunkiseutuliikenne 120–400 nousijaa / arkivuorokausi
<ul style="list-style-type: none"> - Suuri käyttäjämäärä, säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia. - Runsas vuorotarjonta, oikean vuoron tunnistaminen tärkeää. - Tiivis maankäyttö pysäkin ympäristössä. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vilkkaat kaukoliikenteen pysäkit, joilla pysähtyvät myös pikavuoromaisen liikenteen vuorot. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Peipohja, Kokemäki</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Eniten käytetyt peruspysäkit. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lohja as, Lohja</i>

4. PERUSPYSÄKKI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne 10–29 nousijaa / arkivuoro- rokausi	Kaupunkiseutuliikenne 30–120 nousijaa / arkivuoro- rokausi
<ul style="list-style-type: none"> - Kohtuullisesti käyttäjiä, säännöllisesti ja satunnaisesti matkustavia. - Väljä maankäyttö pysäkin ympäristössä. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaukoliikenteen peruspysäkit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Muut peruspysäkit.

5. VÄHÄN KÄYTETTY PYSÄKKI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne alle 10 nousijaa / arkivuoro- rokausi	Kaupunkiseutuliikenne 1–30 nousijaa / arkivuoro- kausi
<ul style="list-style-type: none"> - Pääasiassa säännöllisesti matkustavia. - Harvat vuorovälit, vähän tarjontaa, vähän maankäyttöä. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vähän käytetyt pysäkit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vähän käytetyt pysäkit.

6. JÄTTÖPYSÄKKI

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne 0–5 nousijaa / arkivuoro- kausi	Kaupunkiseutuliikenne 0–5 nousijaa / arkivuoro- kausi
<ul style="list-style-type: none"> - Pääasiassa poistuvia matkustajia. - Usein linjojen loppupäässä lähellä päätepysäkkiä. - Ei katosta. - Korotettu pysäkki, mikäli nousupysäkki on myös korotettu. 	<ul style="list-style-type: none"> - Jättöpysäkit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Jättöpysäkit.

7. VIRTUAALIPYSÄKKI (MAASTOON MERKITSEMÄTÖN PYSÄHTYMISPAIKKA)

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne Käyttäjämäärillä ei vaikutusta luokitukseen	Kaupunkiseutuliikenne Käyttäjämäärillä ei vaikutusta luokitukseen
<ul style="list-style-type: none"> - Ei merkitty maastoon, silti säännöllisesti matkustavia. - Harvat vuorovälit, vähän tarjontaa, vähän maankäyttöä. - Ensisijaisesti suositellaan pysäkin merkitsemistä normaalisti maastoon. 	<ul style="list-style-type: none"> - Näkymätön. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Takseilla hoidettavat koulukuljetukset etenkin pienissä kunnissa hyödyntävät näitä kokoontumipaikkoina</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Näkymätön. <p>Esimerkkipysäkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Koulukuljetukset</i> - <i>Kutsujoukkoliikenne</i>

8. PYSÄKIT, JOTKA EIVÄT OLE LINJA-AUTOLIIKENTEN KÄYTÖSSÄ

Pysäkin käyttö	Kaukoliikenne Ei käyttäjiä	Kaupunkiseutuliikenne Ei käyttäjiä
<ul style="list-style-type: none"> - Ei linja-autoliikenteen käyttäjiä, mutta pysäkillä voi olla muuta käyttöä. - Mikäli pysäkillä on linja-autoliikennettä, se katsotaan käytössä olevaksi pysäikiksi ja se kuuluu luokkiin 1–7. 	<ul style="list-style-type: none"> - Olemassa olevat pysäkit, joilla ei enää kulje tai pysähdy linja-autoliikennettä. - Rakennetut pysäkit, joilla liikenne ei vielä ole käynnistynyt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Olemassa olevat pysäkit, joilla ei enää kulje tai pysähdy linja-autoliikennettä. - Rakennetut pysäkit, joilla liikenne ei vielä ole käynnistynyt.



Kuva 9. Esimerkki terminaalista, Lappeenrannan matkakeskus.



Kuva 10. Esimerkki solmupysäkidstä Lohjan Muijalasta.



Kuva 11. Esimerkki vilkkaasta pysäkestä Söderkullasta, Sipoosta.



Kuva 12. Esimerkki peruspysäkestä, Koivulan liittymän pysäkki Turussa.



Kuva 13. Esimerkki vähän käytetystä pysäkistä Liedossa.

4.2 Pysäkkien palvelutaso

Pysäkkien palvelutasoon voidaan vaikuttaa pysäkkien ja pysäkkiympäristön varustelulla ja niiden hoidolla sekä kunnossapidolla ja pysäkkiyhteyksillä. Projektiryhmä- ja työpajakeskustelujen perusteella palvelutasotavoitteet on päädytty määrittelemään seuraaville palvelutasotekijöille: odottelun mukavuus, informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu, saavutettavuus sekä turvallisuus. Kukin palvelutasotekijä muodostuu useista osatekijöistä, jotka liittyvät esimerkiksi pysäkkien varustukseen, pysäkkiympäristöön, pysäkki-informaatioon sekä saatto- ja liityntäpysäköintiin. Lisäksi on esitetty sanallisia vaatimuksia pysäkkialueen siisteydelle ja kunnossapidolle, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille ja yhteyksille sekä kunnossapidolle. Ehdotettu tavoitteellinen palveluvarustus pysäkkiluokittain on esitetty taulukossa 2. Palvelusoehtotukset kuvaavat laatutasoa, johon kullakin pysäkillä pyritään käytettävissä olevat rahoitusresurssit huomioon ottaen.

Esteettömyys on tärkeä osa nykyajan rakentamista ja siitä hyötyvät liikuntarajoitteisten lisäksi myös muut matkustajaryhmät. Toisaalta pysäkin toteuttaminen esteettömänä voi olla merkitykseltään, jos pysäkkiyhteydet tai kalusto eivät ole esteettömiä. Esteettömyyteen liittyviä kriteerejä ei ole sisällytetty pysäkkiluokkien palvelutasovaateisiin, koska työssä on arvioitu, että pysäkkiverkon toteuttaminen voi hidastua, mikäli vaatimukset ovat liian kovia. Esteettömyysvaatimus kohdistetaan kuitenkin kaikille taajama-alueiden solmupysäkeille.

Esteettömyyttä tulee käsitellä tapauskohtaisesti palvelutasoluokituksista erillisenä asiana. Uusien pysäkkien suunnittelussa ja toteutuksessa on lisäksi aina tarkasteltava esteettömyyttä eri matkustajaryhmien kannalta sekä kulkuyhteyksissä että informaation käytettävyydessä. Lähtökohtana on, että uudet pysäkit toteutetaan aina esteettöminä. Kulkuyhteyksien osalta tämä tarkoittaa esteettömiä reittejä esimerkiksi vaihtotapahtuman yhteydessä: pysäkkialueella ei ole tasoeroja, pysäkillä ei johda jyrkkiä tai pitkiä luiskia ja pysäkkialue on tarpeeksi leveä. Informaation osalta esteettömyyttä on käyty läpi luvun 6.2 yhteydessä.

Taulukko 2. Pysäkkien palvelutasokriteerit ja laatutasotavoitteet pysäkkiluokittain, kaukoliikenne = K ja kaupunkiseutuliikenne = S. Suluissa merkityt har-
kitaan tapauskohtaisesti.

Palvelutaso- kriteerit	Osatekijät	Terminäali	Keskeinen solmu-pysäkki	Vilkas pysäkki	Perus-pysäkki	Vähän käytetty pysäkki Jättopysäkki
Odottelun mukavuus	▪ Lämmin odotustila	K				
	▪ Sääsuoja, pysäkkikatos	K/S	K/S	K/S	S	
	▪ Istumapaikka	K/S	K/S	K/S	S	
	▪ Roskakori	K/S	K/S	K/S	S	
	▪ WC, mahdollisuus virvokkeisiin	K				
	▪ Muut oheispalvelut, "viihdykkeet"	K/S	(K/S)	(K/S)		
	▪ Pysäkkialueen siisteys ja kunnossapito	*)	*)	**)	***)	***)
Informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu	▪ Pysäkkimerkki	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Pysäkin nimikilpi	K/S	K/S	K/S	(K)/S	(K)/S
	▪ Matkustajatunnus tai QR-koodi	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Linjakilpi	K/S	S	S	S	S
	▪ Aikataulukehikko, aikataulu	K/S	K/S	K/S	S	S
	▪ Pysäkkikohtainen (ohitus)aikataulu	K/S	K/S	S		
	▪ Ajantasainen informaatio saapuvasta liikenteestä (pysäkillä)	(K)/S	(K)/S	(K)/S		
	▪ Ajantasainen informaatio saapuvasta liikenteestä (mobiilisti)	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Opastus pysäkillä/pysäkille	K/S	(K/S)	(K/S)		
	▪ Mahdollisuus hankkia matkalippu	K/S	(S)	(S)		
	▪ Maksutapaan ja hintaan liittyvä tieto, tariffitunnus tms. (numerotunnisteen tai QR-koodin avulla)	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Palautemahdollisuus ja palautteiden käsittely (numerotunnisteen tai QR-koodin avulla)	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
	▪ Tieto vastuuviranomaisesta (numerotunnisteen tai QR-koodin avulla)	K/S	K/S	K/S	K/S	K/S
Saavutettavuus (liityntätarpeet määritetään tapauskohtaisesti)	▪ Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja yhteydet	*)	*)	**)	***)	***)
	▪ Liityntäpysäköinti (auto)	K/S	K/S	(S)	(S)	
	▪ Pyöräpysäköinti	K/S	K/S	(K/S)	(S)	
	▪ Saattopysäköinti	K/S	K/S	(S)	(S)	
Turvallisuus	▪ Kunnossapito	*)	*)	**)	***)	***)
	▪ Valaistus	K/S	K/S	K/S		
	▪ Korotettu pysäkkialue	K/S	K/S	K/S	S	(S)
	▪ Heijastinnauha pysäkillä (katos / tolppa)		K/S	K/S	K/S	(K/S)
	▪ Vartiointi	K				

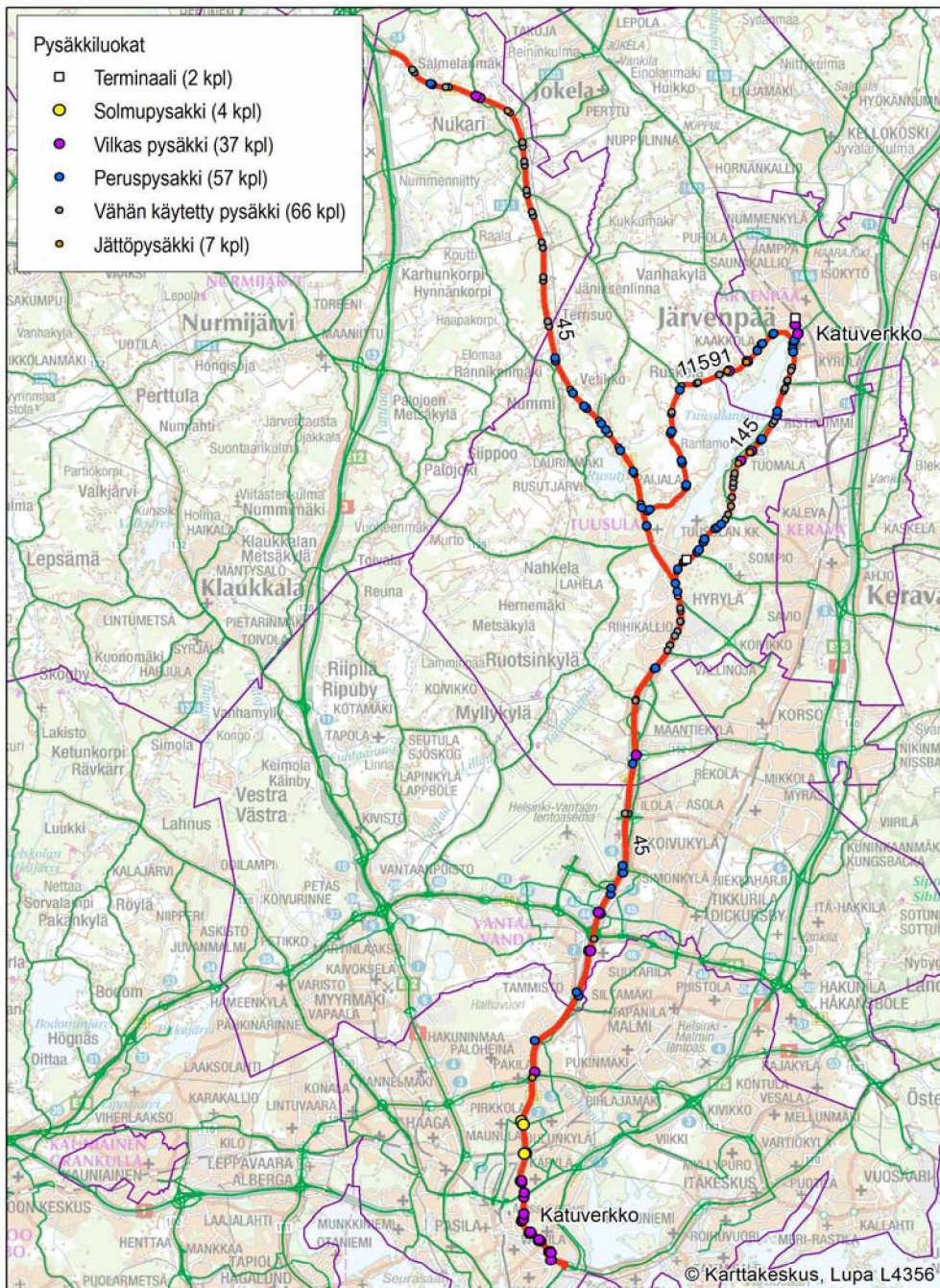
*) Korkealuokkaisille pysäkeille pääsee helposti ja turvallisesti kaikissa keliolosuhteissa linja-autojen liikennöintiaikaan, talvihoito on korkeatasoista ja toimenpideaika lyhyt. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää aina linja-autojen liikennöintiaikaan. Pysäkkialue ja pysäkin ympäristö on siisti ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Ylläpito tarvittaessa päivittäin. Yhteistyömahdollisuudet mainosyritysten kanssa.

**) Muille vilkkaille pysäkeille pääsee helposti ja turvallisesti kaikissa keliolosuhteissa linja-autojen liikennöintiaikaan, talvihoito on peruspysäkkejä korkeatasoisempaa. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää linja-autojen liikennöintiaikaan. Pysäkkialue on siisti ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Yhteistyömahdollisuudet mainosyritysten kanssa.

***) Peruspysäkeille ja vähemmän käytetyille pysäkeille pääsee turvallisesti. Pysäkillä odottelu on turvallista aina linja-autojen liikennöintiaikaan. Katokset palvelevat käyttötarkoituksessaan.

4.3 Luokittelun testaus

Muodostettua valtakunnallista pysäkkiluokittelua ja palvelutasokriteerien toteutusta testattiin rajatulla alueella, jonka muodosti kantatie 45 ja sen jatkona sijaitseva katuverkko Helsingissä (Mäkelänkatu). Lisäksi alueeseen kuului Tuusulasta Järvenpäähän kulkevat yhteydet (maantiet 145 ja 11 591) ja näiden maanteiden jatkona sijaitseva katuverkko Järvenpäässä (Sibeliuksenväylä ja Helsingintie/Paijalantie ja Vanhankyläntie). Yhteensä alueella sijaitsi 173 pysäkkiä. Pilottialue ja pysäkkien sijainti on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Luokittelun testausalueella sijaitsevat pysäkit luokittain. Luokittelu on suuntaa-antava. Varsinaisen pysäkkiluokittelun ja palvelutasotavoitteiden määrittelyn tekevät joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset yhteistyössä tienpitäjän kanssa.

Testauksen lähtöaineistona käytettiin maanteiden osalta Liikenneviraston tierekisteriä, Helsingin katuverkon osalta HSL:n pysäkkiaineistoa sekä Järvenpään katuverkon osalta Digiroad-pysäkkiaineistoa. Testauksen ensisijainen tavoite oli varmistaa pysäkkiluokituksen toimivuus eli selvittää, löytyykö jokaiseen ehdotettuun luokkaan pysäkkejä, onko mukana turhia luokkia ja onko pysäkkejä, jotka eivät sovellu mihinkään ehdotetuista luokista. Lisäksi testauksen yhteydessä saatiin näkemys olemassa olevan pysäkkiaineiston määrästä ja tasosta palvelutasokriteerien eri osatekijöiden osalta. Varsinaisen pysäkkiluokittelun tekevät alueen joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.

Testauksessa jokainen pysäkki on käyty läpi ja luokiteltu eri lähtöaineiston ja viime kädessä ELY-keskuksen ja Liikenneviraston asiantuntija-arvion avulla. Pysäkkien varustustarpeisiin vaikuttaa alueen liikennetarjonta. Tiheän vuorotarjonnan ja pysäkkien alueilla on kerralla autoon nousevien määrä pienempi ja odotusajat lyhyemmät, kun taas seutuliikenteessä vuorotarjonta on harvempaa, pidemmillä etäisyyksillä ohitusajat vaihtelevat ja odotusajat pysäkillä ovat pidempiä. Solmupysäkkien, jättöpysäkkien, virtuaalipysäkkien ja ei-linja-autoliikenteen käytössä olevien pysäkkien määrittely osoittautui luokittelussa haastavimmaksi, koska nämä vaativat syvällisempää tietämystä. Solmupysäkkien osalta määrittely on haasteellista, koska tietämyksen lisäksi vaaditaan myös tulevaisuuden visiointia ja yhteistyötä toimivaltaisen viranomaisen, kuntien ja liikenteenharjoittajien kanssa. Tietoa maastoon merkitsemättömistä virtuaalipysäkeistä on tarkoitus kerätä liikenteenharjoittajilta ja kunnilta pikkuhiljaa uusien PSA-sopimusten laadinnan myötä.

Testauksen perusteella näyttää siltä, että muodostettu pysäkkiluokittelu on toimiva. Jokainen pysäkki voitiin sijoittaa johonkin luokkaan. Jokaiseen luokkaan löytyi pysäkkejä, lukuun ottamatta virtuaalipysäkkejä, joita ei tarkastelualueella sijainnut. Virtuaalipysäkkejä löytyy kuitenkin muilta alueilta tuhansia, joten kyseinen luokka tarvitaan. Ei-linja-autoliikenteen käytössä olevia pysäkkejä ei luokittelun testausvaiheessa määritetty. Pysäkkien varustuksen osalta testaus on osoittanut, että pysäkkiluokitusten varusteluvaatimukset ovat kohtuullisen tavoitteellisia. Tarkastelluilla pysäkeillä pysäkkiluokitusten varusteluvaatimukset eivät pääsääntöisesti toteutuneet. Palvelutasotavoitteiden tuleekin olla tavoitteellisia, joten luokkien kriteerejä ei päädytty laskemaan testauksen perusteella. Ajatuksena on, että alueilla edettäisiin tavoitteisiin vähitellen resurssien puitteissa ja kysytyimpiä pysäkkejä priorisoiden.

Sijaintitietojen osalta voidaan pitää hyvänä, että jokainen maastossa sijaitseva pysäkki löytyi myös eri tietojärjestelmistä. Testauksen tulokset koottiin Excel-tietokantaan siten, että jokainen pysäkki on taulukossa yksi rivi. Jokaisen pysäkin osalta on Excel-tietokannassa esitetty tietoja koskien pysäkin yksilöintitietoja (valtakunnallinen ID, matkustajatunnus ja pysäkin nimi), sijaintia, liikennetyyppejä, ylläpitäjää sekä palvelutasokriteereitä. Lisäksi taulukossa on esitetty jokaisen pysäkin osalta nykyinen nousijamääriin perustuva pysäkkiluokka sekä tulevaisuuden tavoiteltavan käytön mukainen palvelutasoluokka. Jatkossa pysäkkien luokittelu esitetään tehtäväksi ainoastaan tavoitteellisen palvelutasoluokan mukaan. Valtakunnallisessa tietokannassa seurataan sitten pysäkkien käyttäjämäärien kehittymistä ja palvelusotavoitteiden (tavoitteellisen pysäkkivarustelun) toteutumista.

4.4 Suositus luokittelun soveltamisesta

Työn aikana on käyty laajasti keskustelua valtakunnallisen palvelutasoluokittelun soveltamistavasta. Eri tahojen näkemykset ovat vaihdelleet. Osa on toivonut yksityiskohtaista ja selkeää ohjetta yksiselitteisine luokittelurajoineen, mutta toisaalta näkemyksissä on myös korostunut alueellisten erityispiirteiden ja alueilla käytettävissä olevien resurssien merkitys. Lisäksi haasteena on, että luotettavia ja julkisia pysäkki-kohtaisia nousijamäärätietoja ei ole toistaiseksi saatavilla. Näistä lähtökohdista on päädytty siihen, että palvelutasoluokkien soveltaminen jätetään joukkoliikenteen toimivaltaiselle viranomaiselle resurssien puitteissa harkittavaksi. Luokitus on suosituksenomainen ja koskee sekä yleisten teiden että katujen pysäkkejä.

Pysäkkien tavoitteellinen käyttäjämäärä on tärkein lähtökohta palvelutason toteuttamisen priorisoinnissa. Yleensä suurin hyöty saadaan varustamalla eniten käytetyt pysäkit parhaiten. On kuitenkin tärkeää katsoa tulevaisuuteen ja pyrkiä luokittelussa huomioimaan se, millainen on pysäkin tavoitteellinen käyttö. Pysäkki voidaan aina nostaa ylempään palvelutasoluokkaan ja varustaa paremmin kuin mitä nykyinen käyttäjämäärä edellyttäisi.

Suosituksena on, että alueelliset viranomaiset määrittävät vähitellen palvelutasotavoitteet kaikille alueensa pysäkeille tässä työssä esitettyjä palvelutasoluokkia soveltaen. Luokittelu aloitetaan solmupysäkeistä ja sitä jatketaan vaiheittain muun muassa muiden hankkeiden yhteydessä. Esitetyistä käyttäjämäärähaitareista voidaan tarvittaessa joustaa. Luokitus tehdään palvelutasotavoitteiden määrittämistä varten ja se perustuu tavoitteelliseen palvelutasoluokkaan. Pysäkkejä ei ole tarpeen luokitella nykyisen varustelun mukaan (kuten tämän työn testausvaiheessa tehtiin). Jatkossa tulee kuitenkin seurata palvelutasotavoitteiden toteutumista pysäkeittäin ja ylläpitää tietoa sekä tavoitteista, että niiden toteutumisasteesta. Palvelutasoluokittelun avulla saadaan valtakunnallinen alueellinen kokonaiskuva pysäkkien tilasta ja niiden kehittämistarpeista. Tietoa voidaan hyödyntää muun muassa rahoituksen ohjaamisessa.

4.5 Ehdotus etenemisestä

Pysäkkien luokittelussa ja palvelutason määrittelyssä esitetään edettävän seuraavasti.

Toimivaltaiset viranomaiset aloittavat pysäkkien luokittelun syksyllä 2014. Ensin määritellään kuntien keskuspysäkit ja solmupysäkit. Syksyn ja talven 2014–2015 aikana tunnistetaan solmupysäkit sekä kartoitetaan ja kuvataan niiden nykyinen varustelutaso. Solmupysäkkien määrittelyssä alueiden tulee kuulla liikenteenharjoittajia. Tavoitteena on, että kaikki linja-autoliikenne, mukaan lukien markkinaehtoinen liikenne, pysähtyisi solmupysäkeillä.

Muita pysäkkejä käydään läpi ja luokitellaan tiesuunnittain tai yhteysväleittäin. Tarkastelu etenee korkeamman palvelutasoluokituksen yhteysväleistä alemman tason luokituksen yhteysväleille. Pysäkkien määrän takia työ ehdotetaan tehtäväksi vaiheittain ja se kannattaa mahdollisuuksien mukaan yhdistää muihin suunnittelu- tai tiehankkeisiin. Kaikkia pysäkkejä ei ole mahdollista tai tarpeellista luokitella tarkasti. Luokittelu tehdään suoraan valtakunnallisen Digiroadin yhteyteen perustettavaan tietueeseen tai tietokantaan.

Tavoitteena on, että luokittelu on valmis viimeistään viimeisten siirtymäajan sopimusten päättyessä vuonna 2019. Oleellista on tunnistaa pysäkkien tavoitteelliset käyttäjämäärät ja pysäkit, joilla erityisesti pyritään kasvattamaan käyttäjämääriä. On huomattava, että osalla pysäkeistä tavoitteellinen varustus voi palvelutasoluokituksen mukaan olla myös nykyistä vähäisempi, jolloin varustelusta voidaan vähitellen luopua.

Pysäkkiluokittelun ja palvelutasotavoitteiden määrittelyn lisäksi tunnistetaan erikseen esteettömien matkaketjujen näkökulmasta ne pysäkit, joiden tulee olla esteettömiä.

Solmupysäkkien palvelutason tarkistaminen ja määrittely ehdotetaan jatkossa kytkettäväksi osaksi lakisääteistä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelyä. Tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen käyttäjämääriä lisäämällä solmupysäkkien houkuttelevuutta muun muassa toimivien liityntäyhteyksien ja viihtyisän pysäkkiympäristön avulla. Vaihtoyhteyksien sujuvuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn yhteydessä on luontevaa asettaa tavoitteet myös matkaketjujen sujumiselle ja solmupysäkkien liityntäyhteyksille.

Palvelutason toteuttamisessa priorisoidaan pysäkit, joilla käyttäjämäärien kasvattaminen on erityistavoitteena sekä pysäkit, joilla on jo nyt runsaasti käyttäjiä. Tavoitteena on, että Liikennevirasto pystyisi osoittamaan erillisrahoitusta solmupysäkkien kehittämiseen sen jälkeen, kun luokitukset on tehty. Kuntien keskus pysäkkejä ja solmupysäkkejä toteutetaan ELY-keskusten ja kuntien yhteistyönä. Tarkastelussa tulee myös tunnistaa tarpeet mahdollisten uusien pysäkkien perustamiseksi maankäytön kehittyessä.

Luokitusta ehdotetaan tarkennettavaksi myöhemmin siltä osin, kun pysäkkikohtaisista nousijamääristä saadaan tietoa. Pysäkkien käyttäjämääriä tulee seurata aktiivisesti. Tavoitteena on, että pääosa nousija- ja vuorotiedoista saadaan tulevaisuudessa lippu- ja maksujärjestelmä Waltin kautta. Luokittelussa on kyse jatkuvasta toiminnasta ja seurannasta ja sitä pidetään jatkuvasti yllä. Ehdotuksena on luokittelujen tarkistaminen kolmen vuoden välein.



Kuva 15. Keskuspysäkki Virkkalan taajamakeskustassa Lohjalla.

5 Pysäkit ja maankäyttö

Pysäkin sijainti suhteessa ympäröivään maankäyttöön (erityisesti asutus, palvelut, työpaikat) vaikuttaa merkittävästi pysäkin saavutettavuuteen ja hyödynnettävyyteen. Lisäksi kevyen liikenteen reitit ja yhteydet pysäkillä vaikuttavat pysäkin käytettävyyteen erityisesti matkustajan kannalta. Joukkoliikenneväyhykkeen kaavoituksessa tulee erityisesti huomioida linja-autoliikenteen pysäkit ja niiden saavutettavuus. Muun muassa näiden tekijöiden vuoksi on tärkeää sitouttaa myös maankäytön suunnittelu edistämään tarkoituksenmukaisen pysäkkiverkon luomista. Haasteena on erityisesti kaavoituksen hitaus suhteessa liikennesuunnitteluun: maankäytön suunnittelu ja kaavoitus ovat luonteeltaan ennakoivaa toimintaa, kun taas linja-autoliikenteen suunnittelu on usein luonteeltaan jo syntyneisiin tarpeisiin reagoivaa.

Pysäkkiverkon suunnittelun kannalta on oleellista selvittää, miten erilaisia pysäkkejä tulisi jatkossa käsitellä eri kaavatasoilla ja millaisille pysäkeille tulisi esittää varaukset kaavoissa. Tärkeään rooliin nousevat myös erilaiset vastuu- ja rasitekysymykset, esimerkiksi liityntäpysäköinnin järjestäminen tontille kaavoituksen ja rakentamissopimusten yhteydessä (muun muassa palvelualueiden ja huoltoasemien yhteydessä).

5.1 Lainsäädäntö

Maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä eri kaavatasojen merkintöihin ja määräyksiin liittyvissä oppaissa (Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -sarja) ei ole suoraan ohjeita joukkoliikenteen pysäkeille. Eri kaavatasoilla voidaan kuitenkin esittää tiettyjä joukkoliikenteeseen liittyviä tarpeita. Seuraavaksi on lyhyesti kuvattu tyypillisimpiä kaavoissa käytettäviä merkintöjä, joilla voidaan vaikuttaa myös pysäkkien sijoittamiseen ja pysäkkijärjestelyihin.

Maakuntakaavoissa voidaan määritellä esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämiskäytävät tai yhteystarpeet ja näitä merkintöjä voidaan täydentää maakuntakaavamääräyksellä, jolla määritellään tarkemmin merkintää koskevan suunnittelun reunaehdot. Samoin maakuntakaavoissa esitetään seudullisen tason liikenneterminaalit, julkisen liikenteen vaihtopaikat ja matkakeskukset. Maakuntakaavan seudullisen luonteen takia ei maakuntakaavassa ole tarkoituksenmukaista esittää paikalliseen liikenteeseen liittyviä kohteita.

Yleiskaavassa voidaan esittää joukkoliikenteen kehittämiskäytävät tai yhteystarpeet sekä joukkoliikenteelle varatut kadut ja tiet. Yleiskaavassa voidaan kyseisen kaavan mittakaavasta ja luonteesta riippuen myös esittää liikenneväylän lisäksi siihen välittömästi liittyvät alueet, joiden rakentamisessa on otettava huomioon joukkoliikenteen toimivuuden tehostaminen. Tällaisella merkinnällä voidaan esimerkiksi osoittaa, että jatkosuunnittelussa on erityisesti huomioitava joukkoliikenteen pysäkkiin liittyvät kevyen liikenteen yhteydet. Yleiskaavaan voidaan lisäksi merkitä erilaisia julkisen liikenteen vaihtopaikkoja, linja-autoasemia ja matkakeskuksia, myös vain paikalliseen liikenteeseen liittyvän liikenteen osalta. Lain puitteissa joukkoliikenteen edistämistä voidaan ohjata esimerkiksi asettamalla käytäväalueelle määräaikaan rakentamisrajoitus (MRL 43:3 §) tai määrittelemällä joukkoliikennekäytävään tukeutuva alue kehittämisalueeksi (MRL 110 §). MRL 110 §:n mukaan "Kehittämisalueeksi voidaan nimetä rakennettu alue, jonka uudistamista, suojelemista, elinympäristön parantamista,

käyttötarkoituksen muuttamista tai muuta yleistä tarvetta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi erityiset kehittämis- tai toteuttamistoimenpiteet ovat tarpeen". Kehittämisaaluemääritys voidaan tehdä enintään 10 vuodeksi kerrallaan.

Asemakaavatasolla on käytössä maakunta- ja yleiskaavoissa käytettyjä merkintöjä vastaavat merkinnät joukkoliikennekaduille sekä henkilöliikenneterminaalien korttelialueille. Asemakaavassa ei yleensä määrätä katualueiden sisäisistä järjestelyistä, vaan nämä asiat kuuluvat lähtökohtaisesti katusuunnitelmaan (MRL 85 § ja MRA 41 §). Kuten yleiskaavassa, myös asemakaavassa voidaan antaa suunnittelumääräyksiä, joilla osa katualueesta varataan esimerkiksi joukkoliikennettä varten.

5.2 Kehittämistarpeet

Yleisesti ottaen maankäytön ja liikenteen suunnittelun integrointi on tärkeässä roolissa, kun pohditaan maankäytön ja pysäkkiverkon yhteensovittamista. Tämä integrointitarve korostuu nimenomaan strategisen ja yleispiirteisen tason suunnittelussa, vaikkakin se on tärkeää myös detaljitason suunnittelussa. Eri suunnittelutasoilla tarvitaan vuoropuhelua kaavoittajien ja joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten välillä.

Maakunta- ja yleiskaavoituksella on tärkeä rooli järjestelmätason ratkaisujen toteuttamisessa. Maakuntakaavan ja yleiskaavan tasolla tehtävien ratkaisujen ja merkintöjen tulee pohjautua pitkäjänteiseen työhön, sillä niiden vaikutus on pitkäaikainen. Liikenteen muutosten ennakointi on erittäin tärkeää – mutta miten ennakoidaan, jos ei ole vielä mitään päätöksiä uudesta liikenteestä? Miten ennakoidaan täysin uusia tarpeita? Esimerkiksi kutsuliikenteellä on aivan omanlaiset tarpeensa pysäkkien suhteen. Tästä seuraa myös oleellinen periaatekysymys: tukeudutaanko joukkoliikenteen suunnittelussa nykyiseen vai tulevaan yhdyskuntarakenteeseen?

Työssä on herännyt tarve esittää maakunta- ja yleiskaavoissa ainakin tärkeimmät joukkoliikenteen reitit/yhteydet, joukkoliikennekäytävät ja tärkeimmät pysäkit. Näin on jo toimittu muun muassa Uudenmaan liitossa, missä maakuntakaavaan on merkitty laatukäytävät ja joukkoliikenteen vahvat reitit. Maankäytön suunnittelussa erityishuomiota tarvitsevat paitsi liikenteelle tärkeät pysäkit myös paljon tilaa vaativat pysäkit, kuten liityntäliikenteen keskeiset pysäkit sekä muun muassa liittymäalueisiin liittyvät pysäkit. Myös pääasiallisesti seudullista liikennettä palvelevat pysäkit on tärkeää nostaa esille, sillä pysäkin sijaintikunnan intressit eivät välttämättä yksin riitä pysäkin riittävän tason ylläpitoon. Työn yhteydessä on myös noussut esille tarve korostaa suurten kaupallisten keskittymien yhteydessä olevia pysäkkejä maankäytön suunnittelussa, jotta niiden osalta voidaan huolehtia pysäkkien merkitsemisestä sekä riittävän tilan varaamisesta linja-autojen kääntymiselle sekä liityntäpysäköinnille.



Kuva 16. Muijalan liityntäpysäköintialue Lohjalla.

Maakuntakaavan laatimisen yhteydessä olisi tärkeää, että maakunnissa laadittaisiin liityntäpysäköintitutkimus ja -strategia, jotta liityntäpysäköinnin tarpeet tulisivat otetuksi huomioon varsinaisessa maakuntakaavatyössä. Kaavoissa tulisi myös aiempaa selkeämmin tuoda esille joukkoliikenteen varikoiden tarve ja sijainnit, koska tilaa varikoille on vaikeaa löytää kaupungeista jälkikäteen. Kaupungin tarjotessa varikko-paikkaa on myös uusilla liikenteenharjoittajilla mahdollisuus menestyä liikennepalvelujen kilpailutuksissa.

Maankäytön suunnittelussa erityisesti **asemakaavatasolla** tehdään tärkeitä detajitason ratkaisuja, jotka vaikuttavat oleellisesti pysäkkien käytettävyyteen ja laatuun. Tällä kaavatasolla tulee esittää ja tarpeen mukaan tehdä varaukset ainakin liityntäpysäköinnille ja kevyen liikenteen reiteille sekä ratkaista pysäkin laatuun ja turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä, kuten tienlylytyksiin liittyvät asiat. Asemakaavatason ratkaisujen kohdalla kyse on erityisesti katu-/tiesuunnittelun haasteista: miten ratkaista tilanteet niin, että saadaan sekä mahdollisimman suoraviivainen että riittävän turvallinen ja esteetön reitti?

Asemakaavassa on tärkeää määritellä pysäkkien sijainteja erityisesti tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa tilaa on vähän. Näin voidaan varmistaa riittävä tila sekä pysäkillä että esimerkiksi sen vierestä kulkevalle pyöräliikenteelle. Kokonaismatka-aika ja matkanteon sujuvuus matkustajan näkökulmasta ovat asioita, joiden tulee näkyä pysäkkijärjestelyissä. Sen vuoksi esimerkiksi liityntäpysäköintipaikat ja saattoliikenteen järjestelyt tulee huomioida jo kaavoituksessa.

Markkinaehtoisien liikenteen kohdalla ongelma voi olla se, että toimijat voivat haluta ehdottaa muita pysäkkejä tai pysäkkijärjestelyitä. Kaavoituksessa olisikin pyrittävä ennakoimaan mahdollisia uusia tarpeita. Näin tulisi toimia ainakin kaikissa uusissa palvelukohteissa (kauppa, huoltoasemat jne.). Vanhojen alueiden kohdalla haasteena ovat muun muassa uusien järjestelyiden toteuttaminen ja niistä sopiminen sekä mahdollisesti tarpeet muuttaa tilan käyttöä. Tässä yhteydessä esiin nousee myös kustannusten jako – lähtökohtaisesti liikenteen järjestäjän on otettava vastuu kuluista.

Erialaisten pysäkkien käsittely maankäytön suunnitelmissa liittyy oleellisesti pysäkkien palvelutasoluokitukseen eli mitkä pysäkit ovat tärkeimpiä ja erityisiä vaatimuksia omaavia. Palvelutasoluokituksissa tulisikin näkyä myös mahdolliset maankäyttöön liittyvät tarpeet ja vaatimukset. Esimerkiksi pysäkkiluokitteluun sidottu esteettömyys- ja turvallisuusvaatimukset tulisi tuoda myös maankäytön suunnittelijoiden tietoon jo suunnittelun alkuvaiheessa, jotta pysäkkeihin liittyviä tarpeita voidaan ennakoida. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslaki ei juuri edellytä pysäkkeihin liittyviä kaavamerkintöjä, voidaan pysäkkeihin liittyviä tarpeita tarvittaessa tuoda kaavoihin esimerkiksi suunnittelumääräysten kautta. Suunnittelumääräyksissä tulee kuitenkin huomioida eri kaavatasojen luonne – yleispiirteisessä suunnittelussa ei tule esittää liian yksityiskohtaisia määräyksiä, vaan detaljit tulee ratkaista tarkemman suunnittelun yhteydessä.



Kuva 17. Linja-autopysäkki Nurmijärven Klaukkalassa.

5.3 Suositus ja perustelut

Maankäytön suunnittelulla on kaksi tärkeää roolia pysäkkiverkon suunnittelun kannalta: yhtäältä maankäytön suunnittelu pitää huolen mahdollisuuksista toteuttaa nyt tai myöhemmin tarvittavat ratkaisut eri paikoissa, ja toisaalta maankäytön ratkaisulla voidaan tukea joukkoliikenteen – ja sitä kautta yksittäisten reittien tai pysäkkien – käyttöä. Maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa korostuu vuoropuhelu joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Ennakoiva suunnittelu ja seudullinen yhteistyö

Kaavoituksessa olisi pyrittävä ennakoimaan mahdollisia uusia tarpeita niin tilavaroituksella kuin esimerkiksi sopimuksilla. Sopimusten laatiminen olisi tehokas keino ennakoiden varautua tuleviin pysäkkeihin liittyviin tarpeisiin etenkin uusissa palvelukohteissa (kauppa, huoltoasemat jne.). Pysäkkijärjestelyt tai ainakin tarpeet muuttaa pysäkkijärjestelyjä voivat muuttua nopeasti, mistä voi seurata ongelmia, jos pysäkit ovat merkitty liian tiukasti kaavaan. Esimerkkinä tilanne, jossa yksityinen

maanomistaja olisi valmis antamaan maata liityntäpysäköintiin, jos ELY-keskus huolehtisi talvikunnossapidosta. Tällainen järjestely ei kuitenkaan ole tällä hetkellä mahdollinen, koska ELY-keskus ei voi huolehtia tiealueen ulkopuolisista alueista.

Kaavoituksessa ei voida ennakoida linja-autoliikenteen tarpeita, jos niitä ei ole joukkoliikennesuunnittelussa ennakoitu riittävästi. Luvussa 5.2. kuvattiin, millaisia pysäkkeihin liittyviä tekijöitä eri kaavatasoilla tulisi erityisesti huomioida. Pysäkkien sijoittelun kannalta oleellinen suunnitteluvaihe on liikennejärjestelmäsuunnittelu, jonka yhteydessä määritellään alueen joukkoliikenteen solmupisteet ja keskeiset paikat huomioiden maankäytön sijoittuminen ja tulevat muutokset. Olemassa olevissa maankäytön suunnitelmissa (erityisesti seudullisissa yleiskaavoissa) olisi hyvä tuoda näkyviin muun muassa seudulliset solmupysäkit, kuntien keskuspysäkit ja muut vastaavat vilkkaat tai keskeiset pysäkit, joita ei maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi ole tarkoituksenmukaista esittää maakuntakaavassa. Suunnittelun yhteydessä on huomioitava myös toteutusaikataulu: millä aikavälillä mikäkin osa toteutetaan ja missä vaiheessa (uudelle) alueelle tuodaan joukkoliikennettä. Tulevaisuuden ratkaisuihin varautuminen ja joukkoliikenteen tukeminen maankäytöllä helpottuvat oleellisesti, jos seudun linja-autoliikenteen kehittämiseksi on määritetty myös pidemmän tähtäimen tavoitetilä. Esimerkiksi 25 vuoden päähän tähtäävä visio kannattaa laatia joko osana liikennejärjestelmäsuunnittelua tai erillisessä joukkoliikenteen/linja-autoliikenteen visiotyössä. Lisäksi pysäkkiasiat tulisi nostaa esille omana kokonaisuutenaan ja osana seudullisen maankäytön suunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteistyötä.

Kaavoittajien suunnitteluohjeet

Maankäytön suunnittelijoiden ohjeistus on keskeistä, jotta joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet voidaan turvata. Kaikkia joukkoliikenteeseen ja pysäkkeihin liittyviä tarpeita ei voi tai kannata merkitä omilla erityismerkinnöillään kaavoihin. Kaavaan merkitsemisen sijaan kaavoittajilla tulisi olla käytössään hyviä suunnitteluohjeita, jotta joukkoliikenteen tarpeet (riittävä tila pysäkille, linja-autojen kääntöpaikat, liityntäpysäköintipaikat, saattoliikenne, pysäkinvaihtoon liittyvät reitit jne.) tulevat huomioiduksi kaavassa. Ohjeiden tarve korostuu kunnissa, joissa ei ole erillistä (joukko-)liikennesuunnittelijaa.

Monissa olemassa olevissa ohjeissa ja selvityksissä on jo jossain määrin käsitelty joukkoliikenteen ja maankäytön yhdistämistä sekä joukkoliikenteen huomioimista kaavoituksessa. Jo vuonna 1995 laaditussa selvityksessä *Joukkoliikenne kaavoituksessa* (Ympäristöministeriö) on tutkittu sitä, mitä tarpeita joukkoliikenteeseen – ja myös pysäkkeihin – liittyen on maankäytön suunnittelussa. Vaikka selvitys on jo vanha, ovat siinä esitetyt suositukset edelleen pääosin käyttökelpoisia. *Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla* -selvityksessä (Joensuu, Toni 2011) on tutkittu muun muassa sitä, miten maankäyttö vaikuttaa joukkoliikenteen käyttöön. Lisäksi työssä on laadittu toimintamalli joukkoliikenteen huomioon ottamiseksi yleiskaavaprosessissa. *Kävely ja pyöräily kaavoituksessa* -selvityksessä (Vaara, Reijo 2011) taas on käyty yksityiskohtaisesti läpi erilaisia työkaluja, joita kaavoituksessa voidaan hyödyntää sekä listattu tärkeimmät huomioitavat asiat eri kaavatasoilla. Lisäksi työssä on kuvattu toimintamalli, miten kävely ja pyöräily voidaan kytkeä osaksi kaavoitusprosessia. Ympäristöministeriöllä ja Liikennevirastolla on myös käynnissä pilottiprojekti, jossa pyritään kehittämään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn huomioon ottamista kaavoitusprosessissa. Projektin loppuraportti valmistuu vuoden 2014 aikana. ELY-keskusten kaavaohjauksen tueksi laaditussa Liikenneselvitykset

kaavoituksessa -työn osana on laadittu listaus erilaisista olemassa olevista oppaista ja ohjeista, joita kaavoituksessa voidaan hyödyntää, jotta liikenneasiat tulisivat paremmin huomioituiksi. Listausta löytyy projektin lopputuotteena laaditulta sivustolta (<http://prosessityokalu.yy-optima.fi:8080/fi/ohjeet-oppaat-ja-muut-julkaisut>). Nykyisistä oppaista puuttuvat tarkemmat kuvaukset siitä, mitä erilaiset pysäkit vaativat maankäytöltä muun muassa turvallisuuden, tilankäytön ja reittien kannalta. Tällaisen ohjeen tai tarkistuslistan laatimistarve on merkitty yhdeksi työn ehdotuksista.

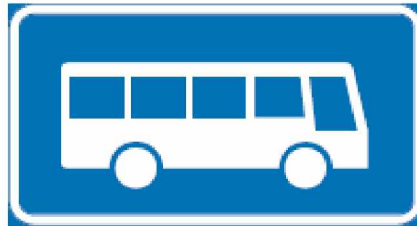
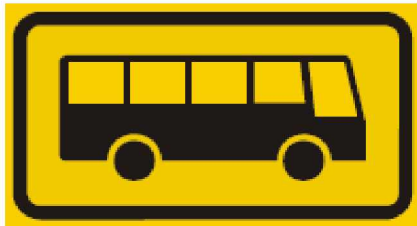
Kaavoittajien ohjeen lisäksi joukkoliikenteeseen ja pysäkkeihin liittyviä tarpeita tulisi tuoda esille kaavoituksen yhteydessä laadittavien liikenneselvitysten avulla. Kaavoitukseen liittyvien liikenneselvitysten tarkkuutta ja laajuutta ei ole tarkemmin määritetty. MRL 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua ”riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin”, joten tässäkin tapauksessa vastuu riittävästä huomioon ottamisesta jää suunnittelijoille.

6 Pysäkkien merkitseminen ja pysäkkitiedotus

Tässä luvussa käsitellään pysäkkimerkkejä ja pysäkki-informaatiota. Merkkeihin liittyviä uusia käytäntöjä on tarpeen pohtia myös tämän työn ulkopuolella liikenteenohjauksen ja liikennesääntöjen näkökulmasta. Tieliikennelain ja -asetuksen uudistuksen yhteydessä on tarve käsitellä erilaisten pysäkkimerkkien (kuten pikavuoro-lisäkilpi) tarpeet, tarkat määrittelyt ja tehtävien muutosten siirtymäajat.

6.1 Lainsäädäntö

Tieliikenneasetuksen 19 §:ssä esitetään kaksi linja-autopysäkkejä koskevaa ohjemerkkiä. Keltapohjaisella pysäkkimerkillä 531 tarkoitetaan asetuksessa paikallisliikennettä ja sinipohjaisella pysäkkimerkillä 532 kaukoliikennettä (kuva 18). Pysäkillä käytetään vain toista tai molempia merkkejä linja-autoliikenteen luonteesta riippuen. Merkkien vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi voidaan pysäkin kohdalla käyttää myös valkoista BUS-tiementä (TLA 182/1982 5:45 §).



Kuva 18. Linja-autopysäkkien ohjemerkit 531 ja 532.

Pikavuorolinjojen pysäkit merkitään tieliikenneasetuksen mukaisesti lisäkilvellä kaukoliikenteen pysäkkimerkin yhteyteen (kuva 19). Asetuksessa ei ole erikseen määriteltä



kyseisen lisäkilven ulkonäköä tai siinä olevaa tekstiä, mutta lisäkilpien värit ovat yleensä samat kuin päämerkissä (TLA 182/1982 3:21 §). Pysäkkimerkin yhteyteen voidaan asettaa myös pysäkin nimi, linjojen numerotunnukset ja pääte pisteiden tai reittien nimet, kunnan vaakuna sekä tariffin ja liikenteenharjoittajaryhmän tunnus (TLA 182/1982 3:19 §).

Kuva 19. Pikavuoro-lisäkilpi kaukoliikenteen pysäkkimerkin yhteydessä.

Aiempi joukkoliikenteen lainsäädäntö antoi linjaliikenneluvan myöntäjälle mahdollisuuden määrittää pikavuoroliikenteelle vain tietyt, tienpitäjän pikavuoro-lisäkilvellä merkitsemät pysäkit matkustajien kyytiin ottamista ja poisjättämistä varten. Nykyinen joukkoliikennelaki ei tunne pikavuoroja, mutta pikavuoro-termin käyttö jatkuu muun muassa liikenteenharjoittajien aikatauluissa ja markkinoinnissa.

6.2 Ratkaistavat haasteet

Sini- ja keltapohjaisten pysäkkimerkkien käyttö

Sini- ja keltapohjaisella pysäkkimerkillä on tunnistettu työn aikana käyttöeroja tai epäselvyyksiä merkkien käytössä. Epäselvyydet liittyvät pääosin eri joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kaupunkiseutuliikenteen tulkintoihin. Esille on noussut tarve pohtia, tarvitaanko ylipäättään kahta erilaista pysäkkimerkkiä, jos niiden merkitys ei ole yksiselitteinen. Jatkossa QR-koodin tai pysäkin matkustajatunnuksen avulla voidaan pysäkeillä avata matkustajalle tarkemmat tiedot liikenteen tyypistä ja sen järjestäjistä. Toisaalta joillakin vilkkaasti liikennöidyillä pysäkeillä pysäkkitalan rajallisuus edellyttää pysäkkitalan jakamista liikennemuotojen välillä, jolloin sekä matkustajat että kuljettajat erottavat jo etäältä oikean pysäkin.

Pikavuoro-lisäkilven käyttö

Joukkoliikennelaki ei tunne enää erillistä pikavuoro-käsitettä eikä siten anna lupa-viranomaiselle mahdollisuutta rajoittaa markkinaehtoisien liikenteen pysähtymiskäytäntöjä vain tietyille pysäkeille. Reittiliikenteen liikenteenharjoittaja saa siis valita reittiliikennelupahakemukseensa haluamansa liikennöintiin käytettävissä olevat pysäkit. Viranomaisen muodostama pysäkkiverkko-ohjeistus (luku 7.3) auttaa liikenteenharjoittajaa kuitenkin valitsemaan suositellut pysäkit.

On oletettavaa, että pikavuorojen pysähtymiskäytännöt tulevat jatkossa ainakin osittain eroamaan toisistaan, joten pysäkillä oleva pikavuoro-lisäkilpi ei takaa asiakkaalle kaikkien pikavuoroina markkinoitavien vuorojen pysähtymistä kyseisellä pysäkillä. Toistaiseksi liikenteenharjoittajat ovat kuitenkin hakeneet lupia pitkälti olemassa oleville pikavuoropysäkeille. Ratkaistavaksi tulee pikavuoro-lisäkilven käyttö tulevaisuudessa: onko pysäkkejä edelleen tarpeen merkitä pikavuoro-lisäkilvillä vai voidaan-ko lisäkilvistä luopua tarpeettomina ja kyllit poistaa pysäkeiltä? Matkustajaliikenteen kannalta on oleellista, että matkustaja tietää, mitä pysäkkiä vuoro käyttää.

Pysäkkitiedottaminen

Pysäkillä oleva informaatio palvelee joukkoliikennettä käyttäviä matkustajia. Luotettava ja selkeä informaatio lisää pysäkin houkuttelevuutta ja madaltaa kynnystä myös satunnaiseen matkustamiseen. Matkustajan on voitava luottaa hänelle tarjotun informaation ajantasaisuuteen ja paikkansapitävyyteen. Matkustajille voidaan tarjota aikataulutietojen lisäksi tietoa häiriö- ja poikkeustilanteista. QR-koodin tai matkustajatunnuksen avulla matkustajille voidaan tarjota paljon nykyistä pysäkkitiedottamista laajempaa ja tarkempaa pysäkkikohtaista mobiili-informaatiota. Jotta informaatio voidaan pitää korkealuokkaisena ja ajankohtaisena, tulee informaation olla helposti päivitettävissä mahdollisimman vähäisellä viranomaistyöllä. Yksinomaan QR-koodiin tai matkustajatunnukseen perustuvassa tiedottamisessa on kuitenkin omat puutteen-sa. QR-koodi edellyttää matkustajalta tietyn tyyppisen mobiililaitteen omistamista ja käyttövalmiutta pysäkillä.

Pysäkillä nähtävillä olevan informaation tulee olla helposti havaittavissa ja saatavilla kaikille matkustajille, myös lapsille, liikunta-rajoitteisille, ikääntyville ja eri tavoin vammaisille. Informaatiossa otetaan huomioon riittävän suuri koko, selkeät värit ja kontrastit, informaation sijoittaminen sekä mahdollinen valaistus. Pysäkillä olevan informaation lisäksi joukkoliikennematkaa suunnittelevan matkustajan tulee saada tietoa matkasta ja pysäkeistä jo ennen lähtöä. Esimerkiksi pysäkkien sijainti kartalla sekä pysäkkien varuste- ja esteettömyystietojen tulee olla tarkasteltavissa etukäteen, kuten uusi Digiroad 2 -järjestelmä mahdollistaa. Lisäksi matkan suunnittelussa on etukäteen mahdollista hyödyntää Matka.fi-palvelua.

6.3 Suositus ja perustelut

Sini- ja keltapohjaisten pysäkkimerkkien käyttö

Tämän työn suosituksena on, että jatkossakin käytetään kahta erilaista, nykyisen kaltaista pysäkkimerkkiä, mutta niiden käyttö ohjeistetaan yksiselitteisesti. Ohjeistuksen lähtökohtana on pysäkkiä käyttävän liikenteen luonne.

Keltainen merkki: Kaupungin tai kaupunkiseudun sisällä liikennöitävä kaupunkimainen liikenne.

Sininen merkki: Kaupunkiseutujen välillä liikennöitävä pitempimatkainen liikenne tai kaupunkiseutujen ulkopuolella liikennöitävä maaseutuliikenne, ensisijaisesti taajamien välisiä liikkumista palveleva, liikenne.

Sinisin merkein merkitään ne pysäkit, joita maaseutumaisissa olosuhteissa liikennöitävä liikenne käyttää, ja jonka reitit ovat pääosin taajaman ulkopuolella (taajama-liikennemerkkien mukaisesti). Sinisin merkein merkitään myös kaupunkien läpiajoliikenne ja kaupunkiseutujen lähialueilla liikennöitävä liikenne, jonka reitit voivat kulkea merkittävässä määrin myös taajamien alueella. Pysäkkimerkin väriin ei siis vaikuta joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen viranomaisalue, vaan ainoastaan pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi.

Pikavuoro-lisäkilven käyttö

Pikavuoroliikennettä liikennöidään edelleen siirtymäajan sopimuksilla ja pikavuorojen liikennöinti jatkuu niin kauan kuin siirtymäajan liikennöintisopimuksia on voimassa. Suosituksena on, että pikavuoro-kyllit poistetaan sitä mukaan, kun niille ei enää ole tarvetta – eli siirtymäajan liikennöintisopimusten mukainen pikavuoroliikenne on loppunut. Tämä voi tapahtua vaihteittain eri alueilla pääosan sopimuksista päättyttyä. Koska uusi joukkoliikennelaki ei tunne pikavuoro-nimistä liikennettä, on loogista, että sille ei ole omaa pysäkkimerkkiä, kuten ei ole muillekaan markkinaehtoisen liikenteen tyypeille.

Pikavuorokylteistä olisi hyötyä asiakkaille, mikäli pikavuorotermin käyttö jatkuu ja pikavuorot pääsääntöisesti käyttävät samoja pysäkkejä. Pikavuorokylteillä voisi periaatteessa olla myös markkinaehtoista liikennettä ohjaava ja pysähtymiskäytäntöjä yhtenäistävä vaikutus. Jos kuitenkin merkittävä osa pikavuoroina markkinoidusta liikenteestä pysähtyy muualla kuin pikavuoroiksi merkityillä pysäkeillä, häviää kyltin informaatioarvo. Koska viranomainen ei voi säännellä vuoroja pysähtymään pika-

vuoropysäkeillä, piilee pikavuoro-kyllin käytössä virheinformaation vaara. Internet kasvattaa jatkuvasti merkitystään ostoskanavana. Asiakas yhä useammin ostaa lipun etukäteen ja saa ostotapahtuman yhteydessä tiedon, millä pysäkillä vuoro pysähtyy. Ehdotuksena on tieliikenneasetuksen muuttaminen siten, että pikavuoro-lisäkilvistä luovutaan sitä mukaan, kun pikavuoroliikenne lakkaa siirtymääjan sopimusten päättyessä.

Tulevaisuudessa on tavoitteena korostaa erikseen määritettyjen solmupysäkkien roolia ja merkitystä pysäkkiverkossa. Suosituksena on, että kaikki linja-autoliikenne pysähtyisi jatkossa solmupysäkeillä. Kaupunkiseuduilla solmupysäkkien houkuttelevuutta voidaan parantaa ja erottuvuutta lisätä muusta pysäkkiverkosta erottuvalla ulkoasulla. Solmupysäkit ovat myös houkuttelevia mainospaikkoja pysäkkien suurien käyttäjämäärien ja hyvän näkyvyyden ansiosta. Yhtenä tavoitteena voidaan pitää sitä, että kaupunkiseutujen houkuttelevien ja huomiota herättävien solmupysäkkien avulla voidaan lisätä yleistä kiinnostusta pysäkkejä kohtaan.

Linja-autoliikenteen luokituksen päivittäminen pysäkkirekistereihin

Pikavuoro-termistä tulee irtautua myös pysäkkirekistereissä ja muissa valtakunnallisissa joukkoliikennerekistereissä. Tilalle suositellaan tämän raportin mukaista liikenteen jaottelua kaupunkiseutuliikenteeseen ja kaukoliikenteeseen.

Pysäkki-informaatio

Kaikki pysäkit merkitään maastoon tieliikenneasetuksen mukaisilla pysäkkiliikennemerkeillä sekä pysäkkitunnisteilla, jotka voivat olla joko matkustajatunnuksia tai QR-koodeja. Tämä ei kuitenkaan koske virtuaalipysäkkejä, jotka jätetään merkitsemättä. Jatkossa pysäkeillä voidaan QR-koodin tai matkustajatunnuksen avulla tarjota matkustajalle esimerkiksi älypuhelimella Internetissä avautuvia tarkempia tietoja muun muassa liikenteen tyypistä ja sen järjestäjistä, hintatiedoista, palautekanavista sekä pysäkin vastuuviranomaisesta. Mobiilipalveluiden avulla matkustaja saa tulevaisuudessa ajantasaista tietoa saapuvasta liikenteestä kaikilla pysäkeillä pysäkki-luokasta ja -varustuksesta riippumatta. Asiakas voi varmistua olevansa oikealla pysäkillä matkustajatunnuksen perusteella, joka näkyy aikataulussa ja pysäkillä. Eri pysäkkiluokkien informaatio ja vastuutahot on esitetty taulukossa 3. Pysäkkien vastuutahoja on käsitelty laajemmin raportin luvussa 8.

Taulukko 3. Pysäkki-informaatio ja vastuutahot pysäkkiluokittain.

Terminaali	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkit. - Nimikilvet. - Pysäkkitunnisteet (matkustajatunnus tai QR-koodi). - Opastus terminaaliin sekä terminaalista lähialueille. 	Väylänpitäjä tai terminaalitoiminnoista vastaava taho.
<ul style="list-style-type: none"> - Linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit (keskustaterminaaaleissa). - Kattavat aikataulutiedot. Seutuliikenteessä lisäksi ajantasaista informaatiota liikenteestä, kaukoliikenteestä tapauskohtaisesti. 	Toimivaltainen viranomainen tai terminaalitoiminnoista vastaava taho.
Solmupysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkki. - Nimikilpi. - Pysäkkitunniste (matkustajatunnus tai QR-koodi). - Opastus pysäkillä sekä pysäkiltä lähialueille tapauskohtaisesti. 	Väylänpitäjä.
<ul style="list-style-type: none"> - Seutuliikenteessä linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit. - Pysäkkikohtainen ohitusaikataulu. Seutuliikenteessä lisäksi ajantasaista informaatiota liikenteestä, kaukoliikenteestä tapauskohtaisesti. 	Toimivaltainen viranomainen.
Vilkas pysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkki. - Nimikilpi. - Pysäkkitunniste (matkustajatunnus tai QR-koodi). - Opastus pysäkillä sekä pysäkiltä lähialueille tapauskohtaisesti. 	Väylänpitäjä.
<ul style="list-style-type: none"> - Seutuliikenteessä linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit. - Seutuliikenteessä pysäkkikohtainen ohitusaikataulu sekä ajantasaista informaatiota liikenteestä. - Kaukoliikenteessä aikataulu (ei tarvitse olla pysäkki-kohtainen). Ajantasaista informaatiota kaukoliikenteestä tapauskohtaisesti. 	Toimivaltainen viranomainen.
Peruspysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkki. - Seutuliikenteessä nimikilpi, kaukoliikenteessä tapauskohtaisesti. - Pysäkkitunniste (matkustajatunnus tai QR-koodi). 	Väylänpitäjä.
<ul style="list-style-type: none"> - Seutuliikenteessä linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit. - Seutuliikenteessä aikataulu (ei tarvitse olla pysäkki-kohtainen). 	Toimivaltainen viranomainen.

Vähän käytetty pysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkki. - Seutuliikenteessä nimikilpi, kaukoliikenteessä tapauskohtaisesti. - Pysäkkitunniste (matkustajatunnus tai QR-koodi). 	Väylänpitäjä.
<ul style="list-style-type: none"> - Seutuliikenteessä linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit. - Seutuliikenteessä aikataulu (ei tarvitse olla pysäkki-kohtainen). 	Toimivaltainen viranomainen.
Jättöpysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Pysäkkiliikennemerkki. - Seutuliikenteessä nimikilpi, kaukoliikenteessä tapauskohtaisesti. - Pysäkkitunniste (matkustajatunnus tai QR-koodi). 	Väylänpitäjä.
<ul style="list-style-type: none"> - Seutuliikenteessä linjakilvet, joista ilmenee linjojen määränpää tai suunta. Linjakilpiin voidaan lisäksi merkitä linjan numero sekä muut merkittävimmät pysäkit. - Seutuliikenteessä aikataulu (ei tarvitse olla pysäkki-kohtainen). 	Toimivaltainen viranomainen.
Virtuaalipysäkki	Vastuutaho
<ul style="list-style-type: none"> - Ei pysäkillä näkyvää informaatiota. 	-

7 Joukkoliikenteen pysähtymiskäytännöt

Tässä luvussa pohditaan lainsäädännön muuttumisen aiheuttamia haasteita ja mahdollisuuksia linja-autoliikenteen pysähtymiskäytännöille sekä esitetään suosituksia siitä, kuinka pysähtymispaikat tie- ja katualueen ulkopuolella tarvittaessa järjestetään, miten viranomaisen tulisi vaikuttaa yhtenäisen pysäkkiverkon syntymiseen ja miten kaukoliikenteen sisääntuloreittejä ohjataan kaupunkiseuduilla.

7.1 Lainsäädäntö ja pysähtymiskäytäntöjen tila

Lainsäädäntö ei yksiselitteisesti määrittele, missä linja-autoja voidaan pysäyttää matkustajien kyytiin ottamista ja pois jättämistä varten. Lähtökohtana on ollut, että linja-autot pysähtyvät niille järjestetyillä pysäkeillä, joita on sijoitettu teille ja kaduille ja jotka [on](#) merkitty tieliikenneasetuksen mukaisilla ohjemerkeillä. Aiemmin voimassa ollut joukkoliikenteen lainsäädäntö antoi luvanmyöntäjälle enemmän mahdollisuuksia hallita linja-autoliikenteen pysähtymiskäytäntöjä. Joukkoliikenteen lainsäädännön ja järjestämistapojen uudistukset sekä liikenteen vapautuminen ja markkinaehtoisuuden lisääntyminen ovat kuitenkin muuttaneet aiemmin käytössä olleita, totuttuja käytäntöjä ja toimintatapoja myös pysähtymiskäytäntöjen suhteen. Tie- ja katualueen ulkopuolelle syntyy uusia pysähtymispaikkoja sekä viranomaisen että liikenteenharjoittajien aloitteista.

Markkinaehtoisen liikenteen suunnittelusta vastaavat liikenteenharjoittajat. Reittiliikenne on yritysaloitteista toimintaa ja aloite luvan hakemiseen tulee liikenteenharjoittajilta. Luvanhakija arvioi, onko haettu liikenne kysynnän kannalta tarpeellista. Reittiliikennelupahakemuksessa on ilmoitettava liikenteen reitti, kaikki tai tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa ja tarvittaessa liikenteen luonne. Hakemukseen on tarvittaessa liitettävä selvitys siitä, että haetut väylät ja pysäkit ovat liikennöintiin käytettävissä. Lisäksi hakemuksessa on ilmoitettava, onko hakemuksen jättäminen edeltänyt liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö. Hakemukseen on liitettävä liikennepalveluja koskeva laatulupaus tai siinä on ilmoitettava, mistä Internet-osoitteesta se on saatavilla. Hakemus on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle viimeistään kolme kuukautta ennen aiottua liikenteen aloittamisaikaa. (Joukkoliikennelaki 869/2009 5:27 §.)

Reittiliikenneluvan myöntää se toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimivalta-alueella reitti on. Jos reitti ulottuu useamman kuin yhden toimivaltaisen ELY-keskuksen toimivalta-alueelle, myöntää luvan se keskus, jonka alueella pisin osa reitistä on. Joukkoliikennelain 12 §:ssä on lisäksi lueteltu kunnalliset ja seudulliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, jotka myöntävät reittiliikenneluvat yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Toimivaltainen viranomainen hyväksyy markkinaehtoista reittiliikennettä koskevan hakemuksen, ellei jokin joukkoliikennelaissa mainituista syistä estä luvan myöntämistä. Reittiliikenneluvan hakijalla on oltava joukkoliikennelupa ja hänen on sitouduttava harjoittamaan liikennettä vähintään kahden vuoden ajan laatulupauksensa mukaisesti.

Joukkoliikennelain 22 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaisesti hakemus voidaan pysäkkien tai reittien osalta hylätä, jos ne eivät ole liikennöintiin käytettävissä. Hakijan kannattaakin etukäteen varmistaa, että esimerkiksi linja-autoasemilta löytyy laituritilaa. Jos reittien tai pysäkkien käytettävyydestä on epätietoisuutta, hankitaan väylänpitäjältä lausunto. Hakemus voidaan hylätä myös osittain, jolloin ennen päätöksentekoa on selvítettävä, suostuuko liikenteenharjoittaja edelleen antamaan kahden vuoden liikennöintiä koskevan sitoumuksen liikenteeseen, joka poikkeaa hänen hakemuksestaan.

Yritysten uusia pysähtymispaikkoja koskevien hakemusten käsittelyssä viranomaisen on otettava huomioon jatkuvan ja vakavan haitan aiheutuminen siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaiselle liikenteelle aina vuoteen 2019 saakka, kun viimeiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät. Reittiliikenneluvan käsittelyn yhteydessä arvioidaan myös uuden reittiliikenneluvan jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettavalle liikenteelle.



Kuva 20. Linja-autopysäkki Nurmijärven Numlahdessa.

7.2 Ratkaistavat haasteet

Yhdenmukaisilla pysähtymiskäytännöillä tarkoitetaan sitä, että linja-autoliikenne pysähtyy vuorosta riippumatta yhdenmukaisesti erikseen määritellyillä pysäkeillä liikenteen tyypistä riippuen. Yhdenmukaisia pysähtymiskäytäntöjä voidaan perustella pysäkkijärjestelmän selkeydellä, yhtenäisyydellä ja helppokäyttöisyydellä. Pysäkkijärjestelmän selkeys madaltaa kynnystä satunnaiseen matkustamiseen ja liityntäliikenne sekä vaihtoyhteydet ovat helpompia saada toimimaan sujuvasti. Vilkkailta alueilla viranomaismäärittelyillä voidaan varmistaa myös pysäkkitalan riittävyys. Toisaalta liika säätely voi tukahduttaa liikenteenharjoittajien innovatiivisuutta ja yrittäjän vapautta. Matkustajatarpeet vaihtelevat ja jotkin uudet, aiemmasta poikkeavat pysähtymiskäytännöt voivat houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä tai palvella asiakkaita nykyistä paremmin. Ratkaistavaksi tulee se, missä määrin markkinaehtoisen liikenteen pysähtymiskäytäntöjä halutaan säännellä, mitkä ovat tähän

käytettävissä olevat keinot ja missä määrin halutaan kokeilla uudenlaisia pysähtymiskäytäntöjä.

Tie- ja katualueen ulkopuolelle syntyy uusia pysähtymispaikkoja sekä viranomaisen että liikenteenharjoittajien aloitteista. Viranomaisen on syytä tarkastella omaa pysäkkiverkostoaan ja uusia pysähtymispaikkoja joustavasti kokonaisuutena, jossa korostuvat erityisesti asiakkaiden matkustustarpeet ja liikenneturvallisuus. Osa uusista pysähtymispaikoista voi palvella matkustajia aiempaa paremmin tai houkutella joukkoliikenteen käyttäjiksi myös kokonaan uusia matkustajia. On myös tunnistettava, onko tarve tie- tai katualueen ulkopuoliselle pysäkille syntynyt viranomaisen pysäkkiverkossa olevan puutteen seurauksena, jolloin esimerkiksi ramppipysäkin puuttuessa liikenteenharjoittaja haluaa pysähtyä viereisellä huoltoasemalla. Poikkeavien ratkaisuehdotusten takana voi olla luvanhakijan taito nähdä asioita uudella, asiakkaiden kannalta innovatiivisella tavalla. Onkin ratkaistava, kuinka uusien pysähtymispaikkojen syntymistä on tarpeen säännellä ja kuinka vastuukysymykset tie- ja katualueen ulkopuolella ratkaistaan.

Kaupunkiseuduilla oman haasteensa aiheuttaa pitempimatkainen markkinaehtoinen liikenne tai kaupunkiseudun ulkopuolisen toimivaltaisen viranomaisen PSA-liikenne, jonka sisääntuloreiteistä on sovittava kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen PSA-liikenteen alueella.

7.3 Suositus ja perustelut

Toimivaltaisen viranomaisen määrittelemä suositeltava pysäkkiverkko

Pysäkkiverkon yhtenäisyyden ja selkeyden kannalta on perusteltua, että toimivaltainen viranomainen määrittelee toimivalta-alueensa linja-autoliikenteelle tavoitteellisen ja suositeltavan pysäkkiverkon yhteistyössä väylänpitäjän ja liikenteenharjoittajien kanssa. Suositeltava pysäkkiverkko muodostuu toimivaltaisen viranomaisen virallisista linja-autopysäkeistä ja terminaaleista, ja se ottaa huomioon erilaiset liikennetyypit. Solmupysäkit ovat erikseen tunnistettu. Viranomaisten hallinnolliset rajat eivät saa olla pysäkkiverkon määrittelyn esteenä.

Yhteistyön merkitystä pysäkkiverkon määrittelyssä ei voi liikaa korostaa. Liikenteenharjoittajia kuulemalla toimivaltainen viranomainen varmistaa, että pysäkkiverkko ottaa mahdollisimman hyvin huomioon erilaisten matkustajien tarpeet, eri liikennetyyppien erilaiset pysäkkitarpeet, liikenne- ja matkustajaturvallisuuden sekä mahdollisuudet edistää asiakaspalvelua. Lisäksi tulee mahdollistaa reittien hyvä liikenteellinen sujuminen. Tavoitteena on yhteistyön avulla muodostaa käsitys siitä, mitkä ovat parhaat paikat linja-autopysäkeille ja näin vähentää markkinaehtoisen liikenteen tarvetta poiketa viranomaisen suosittelemasta pysäkkiverkosta ja yhdenmukaisista pysähtymiskäytännöistä.

Pysäkkiverkkoa koskevia tietoja on ylläpidettävä Digiroadissa. Tulevaisuudessa liikennöitsijöiden on mahdollista hakea reittiliikennelupaa sähköisesti. Tavoitteena on, että liikennöitsijä voi poimia pysäkkiverkon virallisista pysäkeistä haluamansa ja laatia selainpohjaisella karttakäyttöliittymällä reitin, jolle hakee reittiliikennelupaa. Keskeinen osa pysäkkiverkon määrittelyä on solmupysäkkien määrittely, koska suosituksena on, että kaikki liikenne pysähtyisi vähintään näillä pysäkeillä.

Pitkämatkaisen liikenteen sisääntuloreitit kaupunkiseudulla

Kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen määrittelee kaukoliikenteen (ELY-keskuksen PSA-liikenne ja markkinaehtoinen liikenne) sisääntuloreitit kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseudun sisääntuloreitit kuvataan karttaesityksenä tai muulla yksiselitteisellä tavalla. Määrittelyssä tehdään yhteistyötä ELY-keskuksen ja kaukoliikenteen liikenteenharjoittajien kanssa. Määrittelyssä on otettava huomioon, että kaukoliikenteen kannalta tärkeät matkakohteet ovat saavutettavissa. Mikäli linja-autoliikenne muilla kuin määritellyillä reiteillä aiheuttaa ongelmia, voi väylänpitäjä tarvittaessa kieltää linja-autolla ajon liikennemerkeillä näiltä tie- tai katuosuuksilta. Sisääntuloreitit ovat vakiintuneet monissa kaupungeissa.

Tie- tai katualueen ulkopuoliset pysähtymispaikat

Pysäkkiverkon suunnittelu ja uusien pysähtymispaikkojen perustaminen on ensisijaisesti viranomaisen vastuulla. Pysäkkiverkon suunnittelun tulee olla määrätietoista ja mahdollisia uusia pysäkkitarpeita olisi pyrittävä ennakoimaan jo kaavoituksessa esimerkiksi tilavarauksilla ja sopimuksilla. Näin tulisi toimia ainakin kaikkien uusien palvelukohteiden, kuten kauppojen ja huoltoasemien kaavoituksen, yhteydessä. Uusien pysähtymispaikkojen perustamista ei kuitenkaan haluta estää kokonaan, sillä ne liittyvät useimmiten maankäytön kehittymiseen ja ovat asiakkaan kannalta tarpeellisia. Kunnat ovat olleet usein aktiivisia uusien pysähtymispaikkojen suhteen, eikä ELY-keskuksille ole toistaiseksi koitunut ongelmia tiealueen ulkopuolisista pysähtymispaikoista.

Suhtautumisessa tie- tai katualueen ulkopuoliseen pysähtymispaikkaan vaikuttaa se, onko aloite uudelle pysähtymispaikalle syntynyt viranomaisen vai liikenteenharjoittajan aloitteesta, ja sijaitseeko uusi pysähtymispaikka taajamassa vai taajaman ulkopuolella. Lähtökohtaisesti taajamien ulkopuolella pysäkit sijoitetaan tiealueen yhteyteen.

Jos uusi pysähtymispaikka syntyy tie- tai katualueen ulkopuolelle viranomaisen aloitteesta, se nimetään ja merkitään normaalisti pysäkiksi. Viranomainen voi tarjoutua huolehtimaan pysäkistä ja sopia tarvittavista käytännöistä tontinomistajan kanssa. Mikäli uusi pysähtymispaikka syntyy liikenteenharjoittajan aloitteesta, vastaa liikenteenharjoittaja tiedottamisesta sekä pysähtymispaikkaan liittyvistä järjestelyistä ja kirjallisesta sopimisesta tontinomistajan ja kunnan kanssa. Suosituksena on, että Liikennevirasto perustaa tietopankin, johon kirjalliset sopimukset voidaan toimittaa. Uuteen pysähtymispaikkaan voidaan sallia pysäkkimerkit, jos liikenteenharjoittaja tai tontinomistaja sitoutuu niistä huolehtimaan ja poistamaan merkit liikenteen loppuessa. Pysäkin ylläpidon sopijaosapuolina ovat tällöin kunta ja tontinomistaja. Pysäkki merkitään Digiroad 2 -tietokantaan riippumatta siitä, pystytetäänkö sille pysäkkimerkki vai jääkö se virtuaalipysäkiksi.

Jotta reittiliikennelupa voidaan tie- tai katualueen ulkopuolisen pysähtymispaikan osalta myöntää, on liikenteenharjoittajan sovittava kirjallisesti tontinomistajan ja kunnan kanssa tietyistä liikenneturvallisuuteen, pysäkkialueen ylläpitoon ja merkitsemiseen liittyvistä asioista. Sopimuksella osoitetaan, että uusi pysähtymispaikka on liikennöintiin käytettävissä. Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ohjeistaa liikenteenharjoittajaa sovittavista asioista. Liikenneturvallisuus on korostetusti esillä viranomaisen esittämässä vaatimuksissa. Sovittaviin asioihin sisältyvät keskeisesti esimerkiksi:

- pysähtymispaikan ja -alueen liikenneturvallisuus, siisteys ja kunnossapito, mahdollinen merkitseminen
- kevyen liikenteen yhteyden liikenneturvallisuus, opastus ja kunnossapito
- mahdollisen pysäkkimerkin hankinta, pystyttäminen ja kunnossapito
- mahdollisen sääsuojan ja pysäkin varusteiden hankinta, pystyttäminen ja kunnossapito
- ajantasaisen aikataulutiedon ja pysäkki-informaation hankinta ja ylläpito
- henkilöautojen mahdollinen liityntäpysäköinti ja pyöräpysäköinti, ehdot ja kunnossapito
- henkilöauton saattopaikat, ehdot ja kunnossapito
- muiden liikenteenharjoittajien mahdollisuus käyttää samaa pysähtymispaikkaa

Tieliikennelain uudistus on parhaillaan käynnissä. Tällä hetkellä uudistustyössä yhtenä haasteena on ollut määritellä tiealue. Suljetut alueet, kuten satamat ja varuskunnat eivät todennäköisesti ole tulevaisuudessakaan teitä, huoltoasemien ja markettien yleiseen liikenteeseen tarkoitettua piha-alueita sen sijaan olisivat. Lisäksi ministeriö valmistelee tarkennuksia reittiliikennelupahakemusten käsittelyohjeisiin. Tämän työn suositukset saatetaan uudistustöiden tiedoksi.

8 Pysäkkien kehittämisen vastuunjako

Tässä luvussa käsitellään sellaisia pysäkkien toteuttamiseen ja ylläpitoon liittyviä vastuunjakokysymyksiä, joita ei ole käsitelty aiemmin tässä raportissa. Kysymykset liittyvät yksinomaan markkinaehtoisen liikenteen käyttämien pysäkkien kehittämiseen ja pysäkeillä tiedottamiseen, pysäkkien ylläpidon ja hoidon moninaisiin toimiin sekä vyöhyke- ja kuntarajoilla toimimiseen.

8.1 Lainsäädäntö

Pysäkkien toteuttamiseen ja ylläpitoon liittyvä vastuunjako on periaatteiltaan selkeä. Tien- tai kadunpitäjä vastaa pysäkin infrastruktuurista ja liikennemerkeistä ja toimivaltainen viranomainen tai kunta (ja joissain erikseen sovituissa tapauksissa liikenteenharjoittaja) vastaa pysäkki-informaatiosta. Poikkeustapauksista sovitaan erikseen. Pysäkkien sijoittaminen, rakentaminen ja pysäkin fyysisen rakenteen ylläpito kuuluvat tien- ja kadunpitäjälle. Tähän kuuluvaksi on katsottu myös pysäkkikatokset.

Maanteillä tienpitäjänä on valtio, joka vastaa maantien suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja liikenteen hallinnasta sekä näiden kustannuksista. Maantiehen kuuluvat ajoradan ja pientareen lisäksi muut liikenteen käyttöön kuuluvat alueet, kuten muun muassa jalkakäytävä, pyörätie sekä joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue. Maantietä ovat myös näiden alueiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat ja niihin liittyvät rakenteet ja laitteet sekä liikenteen ohjauslaitteet ja tienkäyttäjien opastukseen tarvittavat rakenteet ja laitteet. Maanteiden tienpitoviranomaisena toimii toimivaltainen ELY-keskus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää myös jokin muu valtion viranomainen tienpitoviranomaiseksi, jos se on tienpidon kannalta tarkoituksenmukaista. (Maantielaki 503/2005 1:5, 9–11 §.)

Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen maanalaisine ja maanpäällisine sekä yläpuolisine johtoineen, laitteineen ja rakenteineen, jollei asemakaavassa ole toisin osoitettu. Kadunpito käsittää kadun suunnittelemisen, rakentamisen ja sen kunnossa- ja puhtaanapidon sekä muut toimenpiteet, jotka ovat tarpeen katualueen ja sen yläpuolisten ja alapuolisten johtojen, laitteiden ja rakenteiden yhteensovittamiseksi. Kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle. (MRL 132/1999 12:83–84 §.)

8.2 Ratkaistavat haasteet

Vastuunjakokysymyksiin liittyen on tunnistettu muutamia muita haasteita, joita ei ole käsitelty aiempana tässä raportissa.

Keskeinen vastuunjakoon liittyvä kysymys liittyy niihin pysäkkeihin, jotka ovat vain markkinaehtoisen liikenteen käytössä. On epäselvää, minkä tahon tulisi vastata näistä yksinomaan markkinaehtoisen liikenteen käytössä olevien pysäkkien kehittämisestä ja pysäkillä tiedottamisesta.

Toinen vastuunjakoon liittyvä haaste on toimijoiden moninaisuus pysäkkien ylläpidossa. Pysäkin ylläpitoon saattaa liittyä jopa seitsemän eri toimijatahoa: muun muassa mainoslaitteen toimittaja ja huoltaja, kadunpitäjän huolto, roskakorin tyhjentäjä

tai liikennemerkeistä vastaava taho, joka huolehtii merkit ja aikataulut. Pysäkillä voi myös olla eri kunnossapitäjä kesällä ja talvella. Haasteeksi muodostuu tällöin käsky- ja tilausketjujen pituus ja se, että kukaan ei vastaa pysäkkikokonaisuudesta, eikä tieto mahdollisista ongelmista välity vastuutaholle. Kyseessä on pääasiassa isojen kaupunkien ongelma. Erityisesti kun etäisyydet ovat pitkiä, olisi järkevää, että sama toimija hoitaisi koko pysäkkiin liittyvät infran. Tarkoituksenmukaista olisi, että esimerkiksi roskisten tyhjentäjät ja mainoksen vaihtajat tuottaisivat samalla tietoa pysäkin mahdollisista epäkohdista.

Vyöhyke- ja kuntarajoilla toimimisessa on tunnistettu viranomaisten väliseen vastuunjakoon liittyviä epäselvyyksiä. On ratkaistava, miten järjestetään esimerkiksi vastuu pysäkeistä ja liityntäpysäköinnistä oikeudenmukaisesti viranomaiskustannusten näkökulmasta ja toimivasti matkustajien näkökulmista.



Kuva 21. Heikkokuntoinen ja kehittämistä kaipaava pysäkki.

8.3 Suositus ja perustelut

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten roolina on koordinoida, tehdä yhteistyötä ja ylläpitää tietoja. Vyöhyke- ja kuntarajoilla toimittaessa vastuut tulisi jakaa siten, että kukin osapuoli vastaa ensisijaisesti omaa liikennettänsä tukevien toimintojen toteuttamisesta. Jos esimerkiksi liityntäpysäköinti kaupunkiseudun liikenteeseen toteutetaan kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen alueen ulkopuolelle, vastaa kaupunkiseudun toimivaltainen viranomainen tarpeiden määrittelystä ja tietojen toimittamisesta, mutta itse toteutus kuuluu tienpitäjälle. Yhteistyötä tehdään kuten muissakin pysäkkien kehittämistä koskevissa kysymyksissä.

Pysäkkien ylläpitoon liittyvien pitkien toimintoketjujen osalta tehtävänjakoa selkeytetään sopimalla eri osapuolten kesken yleisvastuusta ja vastuuviranomaisen ajan tasalla pitämisestä. Pysäkkien tilan seurantaa parantaa kansalaisten palautekanava, johon pysäkin käyttäjät voivat lähettää valokuvia tai pysäkin kuntoa koskevia viestejä.

Palautekanavan yhteystiedot saadaan selville kaikilla pysäkeillä QR-koodin tai matkustajatunnuksen avulla.

Toimivaltaisilla viranomaisilla tulee olla tiedot mahdollisista häiriöistä pysäkkien käytössä ja tätä varten on tarpeen perustaa pysäkkejä koskeva valtakunnallinen poikkeusinfo-palvelu eri toimijoiden tilattavaksi. Tien- tai kadunpitäjä lähettäisi palveluun poikkeustiedon aina samassa formaatissa vastaavalla tavalla kuin maanteiden poikkeusinfo-palvelu toimii.

Vastuu yksinomaan markkinaehtoisien liikenteen käytössä olevien pysäkkien toteuttamisesta, ylläpidosta ja kehittämisestä kuuluu tien- tai kadunpitäjälle samoin kuin tarveharkinta mahdollisten uusien pysäkkien toteuttamisessa. Mahdollisen informaation toimittamisesta pysäkille vastaa joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Näin viranomainen voi parhaiten varmistaa informaation laadun ja ajantasaisuuden. Informaation tuottamisesta vastaavat yritykset.

Maaseudulla tulee kokeilla pysäkkien kehittämisvastuun siirtämistä kyläyhdistyksille tai vastaaville. Vapaaehtoisuuteen perustuvan kehittämisen lisäksi on tarpeen innokoida ja käynnistää pysäkkikummi-toiminta.



Kuva 22. Esimerkki kyläpysäkistä Juupajoelta.

9 Kehittämisohjelma

Seuraavassa on yhteenvedo raportissa esitetyistä kehittämistoimista, vastuutahot sekä aikatauluehdotukset. Kehittämistoimet liittyvät pysäkkien palvelutason määrittelyyn, pysähtymiskäytäntöihin, pysäkkitiedottamiseen, pysäkki- ja terminaaliverkon kehittämiseen, tietojärjestelmien kehittämiseen ja pysäkkitietojen keräämiseen, vastuunjakoon, yhteistyöhön, pysäkkien huomioon ottamiseen maankäytön suunnittelussa sekä liityntäpysäköintiin.

1. Pysäkkien palvelutason määrittely	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Määritetään tärkeimmät pysäkit (solmupysäkit ja kuntien keskus-pysäkit), kuvataan niiden nykytila ja määritetään palvelutasotavoitteet.	Alueellinen työ: ELY-keskukset ja kaupunkiseudut. Liikennevirasto koordinoi. Määrittelyssä kuullaan liikenteenharjoittajia. Solmupysäkit ja niiden varustelu määritetään kunta-ELY-sopimuksiin.	2015.
Luokitellaan muut pysäkit, kuvataan nykytila ja määritetään palvelutasotavoitteet. Selvitetään pysäkit, jotka eivät ole joukkoliikenteen tai kuntien koulukuljetusten käytössä.	Alueellinen työ: ELY-keskukset ja kaupunkiseudut. Liikennevirasto koordinoi.	Vaiheittain osana muuta suunnittelua vuoteen 2019 mennessä.
Solmupysäkkien palvelutaso (ml. liityntäyhteydet) kytketään mukaan osaksi joukkoliikenteen palvelusomärittelyä.	Liikenneviraston suositus joukkoliikenteen palvelutaso-ohjeen päivityksen yhteydessä. Toteutus: alueelliset TVV:t.	Toteutus jatkuva.
2. Pysähtymiskäytännöt	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset ja väylänpitäjät yhdessä naapureiden ym. kanssa laativat markkinaehtoiselle ja keskuskaupunkiin tulevalle ELY-keskuksen PSA-liikenteelle listan suositeltavista pysäkeistä. Toteutus sisääntuloreittejä esittävänä karttana tai listana kaukoliikenteelle (mukaan lukien ME-liikenne ja ELY-keskusten PSA-liikenne) suositeltavista pysäkeistä	Kaupunkiseutujen TVV:t.	Syksystä 2014 alkaen siltä osin kuin määräyksiä ei ole jo tehty esim. seudullisten joukkoliikennesuunnitelmien yhteydessä.
TVV:n lista tarpeellisista asioista (mm. liikenneturvallisuus, kunnossapito, merkinnät), joista tulee huolehtia, jotta tie- tai katualueen ulkopuolinen uusi pysähtymispaikka voidaan hyväksyä viralliseksi pysäkiksi.	Tämän selvityksen esityksen pohjalta tarvittaessa paikallisesti täydentäen.	Syysy 2014.

Perustetaan pysäkkien kehittämiseen ja vastuunjakoon liittyvien hyvien käytäntöjen tietopankki, johon viedään malleja kirjallisista sopimuksista.	Liikennevirasto perustaa tietopankin nettisivuilleen.	2015.
Pysähtymiskäytäntöihin liittyvistä suosituksista tiedottaminen liikenteenharjoittajille järjestämällä keskustelu- ja tiedotustilaisuuksia tarpeen mukaan.	Liikennevirasto tai alueelliset TVV:t.	Kevät 2015.

3. Pysäkkitiedottaminen	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Viedään matkustajatunnukset ja/tai QR-koodit pysäkeille. Toteutuksesta tarvitaan tarkempi rahoitus selvitys: numerotunnukset ja/tai QR-koodit, kyltit ja/tai tarrat?	Liikennevirasto selvittää tarkemman toteutuksen ja ohjeistaa toteuttamisen. Alueet toteuttavat. Työssä tarve erillisrahoitukselle.	Vuodesta 2015 alkaen.
Pikavuoro-lisäkylteistä luovutaan ja kyltit poistetaan vähitellen sitä mukaan kun pikavuoroliikenne lakkaa.	Liikennevirasto ohjeistaa. Tien- ja kadunpitäjät toteuttavat (erillisrahoituksen tarve, koska ei sisälly hoitourakkaan).	Vaiheittain siirtymäajan sopimusten päättyessä, vuoteen 2019 mennessä.
Keltaisten ja sinisten pysäkki-merkkien tarkistus ”rajatapausten” osalta.	Joukkoliikenteen TVV:t ja tien- ja kadunpitäjät yhteistyössä.	Tarpeen mukaan.
4. Pysäkki- ja terminaaliverkon kehittäminen	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Kuntien keskuspysäkkien määrittäminen korvaamaan tarvittaessa linja-autoasemia ja Matkahuolto Oy:n asiamiespisteitä.	Ks. kohta 1.	
Solmupysäkkien määrittäminen.	Yhteistyö viranomaisten välillä ja yritysten kanssa kts. kohta 1.	Syksy–talvi 2014–2015.
Kuntien keskuspysäkkien toteuttaminen.	Kunnat ja ELY-keskus yhdessä.	Vaiheittain vuoteen 2017 mennessä.
Solmupysäkkien varustelu.	Kunnat ja ELY-keskus. Tarve erillisrahoitukselle.	Vaiheittain vuoteen 2017 mennessä.
Linja-autoasemien tarpeiden ja tulevaisuuden näkymien selvittäminen	Kunnat ja Liikennevirasto.	2015–
Matkakeskusten toteuttamisen edistäminen paikallisesti ja valtakunnan tasolla. Liikennevirasto selvittää matkakeskushankkeen perustamista.	Paikallisesti kaupungit, valtakunnallisesti Liikennevirasto. Toimijoiden yhteistyö.	Valtakunnallinen selvitystyö käynnistetään 2015.

5. Tietojärjestelmien kehittäminen ja tietojen kerääminen	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Digiroad tietokannan tai muun sovelluksen kehittäminen valtakunnalliseksi pysäkkiluokittelun työkaluksi.	Liikennevirasto. Lisärahoitustarve.	2014–2015.
Pysäkkien palvelutasotavoitteita ja nykytilaa koskevien tietojen syöttäminen Digiroad-tietokantaan (tai muuhun tätä tarkoitusta varten toteutettuun valtakunnalliseen sovellukseen).	Joukkoliikenteen TVV:t, tien- ja kadunpitäjät.	2015–
Luovutaan pikavuoroliikennetyypistä Digiroad 2:ssa. Otetaan käyttöön uudet liikennetyypiluokitukset kaukoliikenne ja kaupunkiseutuliikenne.	Liikennevirasto, Digiroad 2-operaattori.	Vaiheittain ja viimeistään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä.
Digiroad 2:n valtakunnallisen asiakaspalautekanavan kautta saatavien tietojen siirtäminen paikallisten vastuutahojen tietoon.	Liikennevirasto.	2015.
Päätetään aikataulu ja toteutetaan Digiroad 2:een tiedonsiirron rajapinta, jolloin tiedot siirtyisivät kunnan järjestelmästä suoraan Digiroad 2:een.	Liikennevirasto.	
Valtakunnallinen pysäkkien poikkeusinfo-palvelu eri toimijoiden tilattavaksi. Kunta lähettäisi tiedon, joka toimitettaisiin aina samassa formaatissa vastaavalla tavalla kuin maanteiden poikkeusinfo-palvelu.	Liikennevirasto.	2015.
Pysäkkikohtaisten matkustajamäärien seurantatiedot, Waltti.	TVV LMJ Oy, joukkoliikenteen TVV:t.	2015 alkaen.
6. Pysäkkivastuiden toteuttamismallin laatiminen	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Pysäkkivastuuasioiden sisällyttäminen kuntien ja ELY-keskusten yhteistyösopimuksiin tarvittavin osin.	Liikennevirasto valmistelee yhdessä ELY-keskusten ja kunnallisten ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten kanssa.	Vuodesta 2015 alkaen.

7. Yhteistyö	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Mainoskatosyhteistyö. Kaupunkiseudut yhdessä.	Joukkoliikenneverkosto tai vastaava.	2015.
Maaseudulla pysäkkien kehittämis- vastuun kokeiluhankkeiden käynnistäminen, vastuun siirtäminen kyläyhdistyksille tai vastaaville.	Pieniä pilottiprojekteja, rahoitus Liikennevirasto ja kunnat/ELY-keskus.	2015.
8. Pysäkkeihin liittyvä maankäyttö	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Suunnitteluohje kaavoittajille, jotta joukkoliikenteen tarpeet (riittävä tila pysäkillä, linja-autojen kääntöpaikat, liityntäpysäköintipaikat, saatto- liikenne, pysäkinvaihtoon liittyvät reitit jne.) tulevat huomioduksi kaavassa ilman, että tarvitsee kui- tenkaan tehdä liian tiukkoja merkintöjä.	Liikennevirasto ja ympäristö- ministeriö sekä maakuntaliitot.	2015.
Linja-autoilla hoidettavan joukko- liikenteen pitkän tähtäimen visio palvelemaan kaavoitusta (esim. osana LJ-suunnittelua).	Kaupunkiseudut.	Jatkuvaa.
Maakunta- ja yleiskaavoituksessa esitetään ainakin tärkeimmät reitit/yhteydet, joukkoliikenne- käytävät ja solmupysäkit.	Maakuntien liitot.	Jatkuvaa.
Asemakaavatasolla esitetään/ tehdään varaukset ainakin liityntä- pysäköinnille ja kevyen liikenteen reiteille/yhteyksille sekä ratkaistaan pysäkin laatuun ja turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä, kuten tien- ylityksiin liittyvät asiat.	Kunnat.	Jatkuvaa.
9. Pysäkkien saavutettavuuden parantaminen	Toteuttamistapa ja -taho	Aikataulu
Liityntäpysäköinnin kehittäminen: laaditaan alueelliset liityntä- pysäköintistrategiat (henkilöauto, mopo, polkupyörä).	Alueet laativat joko osana liikennejärjestelmäsuunnittel- ua tai erillisselvityksenä.	2015–2016.
Priorisoidaan pysäkkiyhteyksien (kevyen liikenteen väylät) hoitoa ja kunnossapitoa pysäkkiluokituksen mukaan, varmistetaan tasa- laatusuus ja katkeamattomuus pysäkkialueella/pysäkkiyhteyksissä.	Tien- ja kadunpitäjä, yhteistyö joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen kanssa.	Jatkuvaa.

10 Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Yhteenveto ja päätelmät

Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeänä tavoitteena on matkustajamäärien kasvattaminen. Pysäkit ovat merkittävä osa joukkoliikenteeseen liittyvää mielikuvaa myös niille, jotka eivät itse käytä joukkoliikennettä. Vaikka joukkoliikennelain uudistus muuttaa pysähtymiskäytäntöjä sekä pysäkkien ylläpitoon ja kehittämiseen liittyviä käytäntöjä, tulee uudistusten keskellä kiinnittää huomio nykyisiin ja tuleviin matkustajiin. Uudistusten tulee tähdätä joko nykyisten matkustajien tarpeita palveleviin pysäkkien kehittämistoimiin tai uusien matkustajien houkuttelemiseen. Koska resurssit pysäkkien kehittämiseen ovat rajalliset, on tässä työssä nähty tärkeimmäksi keskittyä kaikkein merkittävimpien pysäkkien kehittämiseen. Ehdotuksena on, että joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa tärkeimmät pysäkit: solmupysäkit ja kuntien keskuspysäkit. Näiden pysäkkien korkeatasoinen varustelu, pysäkkitiedottaminen ja hyvät liityntäyhteydet pysäkeille priorisoidaan toteutuksessa.

Priorisointia varten pysäkit luokitellaan ja eri pysäkkiluokille määritetään palvelutasotavoitteet. Luokittelun lähtökohtana ovat pysäkkien tavoitteelliset käyttäjämäärät, joten luokittelu edellyttää sekä tietoa pysäkkien nykyisestä käytöstä että näkemystä joukkoliikenteen kehittämisestä tulevaisuudessa. Ensimmäisessä vaiheessa tulisi luokitella solmupysäkit. Muu luokittelu voidaan tehdä vaiheittain ja alue kerrallaan esimerkiksi osana muita suunnitteluhankkeita. Palvelutasotavoitteet pyritään ensin toteuttamaan kuntien keskuspysäkeillä ja solmupysäkeillä. Muilla pysäkeillä palvelutasoa parannetaan resurssien mahdollistamissa rajoissa.

Matkakeskukset nähdään joukkoliikenteen infran lippulaivoina. Valtakunnallisen matkakeskusverkon edistäminen parantaa oleellisesti erityisesti kaukoliikenteen houkuttelevuutta. Valtakunnan tasolla on tarpeen käynnistää valtakunnallisen matkakeskusverkon kehittämis- ja koordinoitihanke, vaikka vastuu matkakeskusten toteutuksesta onkin alueilla. Matkaketjujen täytyy olla sujuvia myös muissa solmukohdissa kuin matkakeskuksissa. Pysäkkien tulee olla helposti saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja henkilöautolla.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmiä kehitetään jatkuvasti. Uusi pysäkkitietokanta Digiroad 2:ssa on jo käytössä. Lisäksi työssä on ehdotettu uuden tietueen/tietokannan perustamista pysäkkien palvelutasoluokittelua ja seurantaa varten. Jatkossa Waltti-järjestelmän avulla saadaan pysäkkikohtaisia matkustajamäärätietoja, jolloin voidaan seurata järjestelmään kuuluvan liikenteen matkustajamäärien kehittymistä pysäkeittäin. Entistä paremmat seurantatiedot mahdollistavat kehittämisen oikean suuntaamisen ja kehittämistoimien vaikutusten arvioinnin nykyistä tarkemmin.

Uusia pysähtymiskäytäntöjä kokeillaan vähitellen. Parhaassa tapauksessa uudet, tie- ja katualueen ulkopuolelle syntyvät pysäkit toimivat hyvin ilman viranomaisen puutumista ja ne houkuttelevat uusia joukkoliikennematkustajia. Vastuu selkeästä joukkoliikenteen pysäkkiverkosta on kuitenkin joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla. Pysähtymiseen liittyviä käytäntöjä voidaan muuttaa ja ohjeistusta suunnata uudelleen kokemusten perusteella.

Suuri osa tämän selvityksen toimenpiteistä on lähivuosiin kohdentuvia, akuutteja kehittämistoimia ja ratkaisuja. Pysäkkiverkkoa tulee kuitenkin katsoa pidemmällä aikajänteellä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteiskehittämisen haasteena. Maankäytön suunnittelu pitää huolen mahdollisuuksista toteuttaa nyt tai myöhemmin tarvittavat ratkaisut eri paikoissa ja toisaalta maankäytön ratkaisuilla voidaan tukea joukkoliikenteen ja edelleen pysäkkien käyttöä. Pysäkin sijainti suhteessa ympäröivään maankäyttöön vaikuttaa merkittävästi pysäkin saavutettavuuteen ja hyödynnettävyyteen. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen pääreitit ja tärkeimmät pysäkit esitetään sopivilla kaavatasoilla. Tämä edellyttää myös linja-autoliikenteen suunnittelussa pitkäjänteisyyttä ja kykyä visioida pidemmän aikavälin tavoitteita.

Jatkotoimenpiteet

Uudistusten keskellä on tärkeää ymmärtää pysäkkijärjestelmän mahdollisuudet, kehittää uutta imagoa ja palveluita pysäkeille sekä löytää malleja ja mahdollisuuksia yhdessä ideointiin, kehittämiseen ja tekemiseen. Yhteistyökohteina on tunnistettu muun muassa mainoskatosyhteistyö sekä kuntien keskuspysäkkien kehittäminen. Tämän työn seurauksena toteutettavat jatkotoimenpiteet liittyvät pysäkkien palvelutason määrittelyyn ja toteuttamiseen, solmupysäkkien kehittämiseen sekä alueellisten liityntäpysäköintistrategioiden laadintaan. Valtakunnalliset jatkotoimet liittyvät palvelutaso-ohjeistuksen päivittämiseen, solmupysäkkien roolin korostamiseen, pysäkkitiedottamisen kehittämiseen, tietojärjestelmän kehittämiseen palvelutasoluokitusta varten sekä erilaisten yhteistyön pilottiprojektien käynnistämiseen. Toimenpiteet on yksilöity kehittämisohjelmassa luvussa 9.

Pysäkkiselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden ja suositusten pohjalta Liikennevirasto tarkentaa kehittämislinjauksia.

Lähteet

Julkisen liikenteen sanasto (2013). Liikenneviraston oppaita 4/2013.

LVM 6/2008. Matkakeskusverkko. Yhteenvetoraportti.

Maantielaki 503/2005. 23.6.2005. Finlex.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Mantila, Atte (2013). Linja-autopysäkkien luokittelu. Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 41/2013.

MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. 5.2.1999. Finlex.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>

Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista (2012). Liite 1: Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu- ja 12/2012.

Tuominen, Ville-Mikael, Niko Setälä & Katja Hyökki-Kotilainen (2012). Sata solmupysäkkiä Suomeen. Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2012.

Pysäkkivarusteiden ja kevyen liikenteen yhteyksien yksikkökustannuksia

• Pysäkin rakentaminen	
- Ajoratapysäkki	1 000–4 000 €
- Levikkeellinen pysäkki (maaseudulla)	3 500–8 500 €
- Moottoritien pysäkki	15 000–35 000 €
• Pysäkkikatos	3 000–8 000 €
• Pysäkkikyltin lisääminen (pysäkkimerkki/ nimikilpi/matkustajatunnus/linjakilpi)	100–150 €
• Roskakori	100 €
• Pyöräpysäköintiteline	1 000 €
• Pysäkkialueen korottaminen	2 500 €
• Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen	1 500–4 000 € / 10 metriä
• Suojatie	
- Uuden merkitseminen	1 000 €
- Keskisaarekkeen rakentaminen	15 000–20 000 €
- Korottaminen	15 000–20 000 €

